

NEPTUNUS

info marine

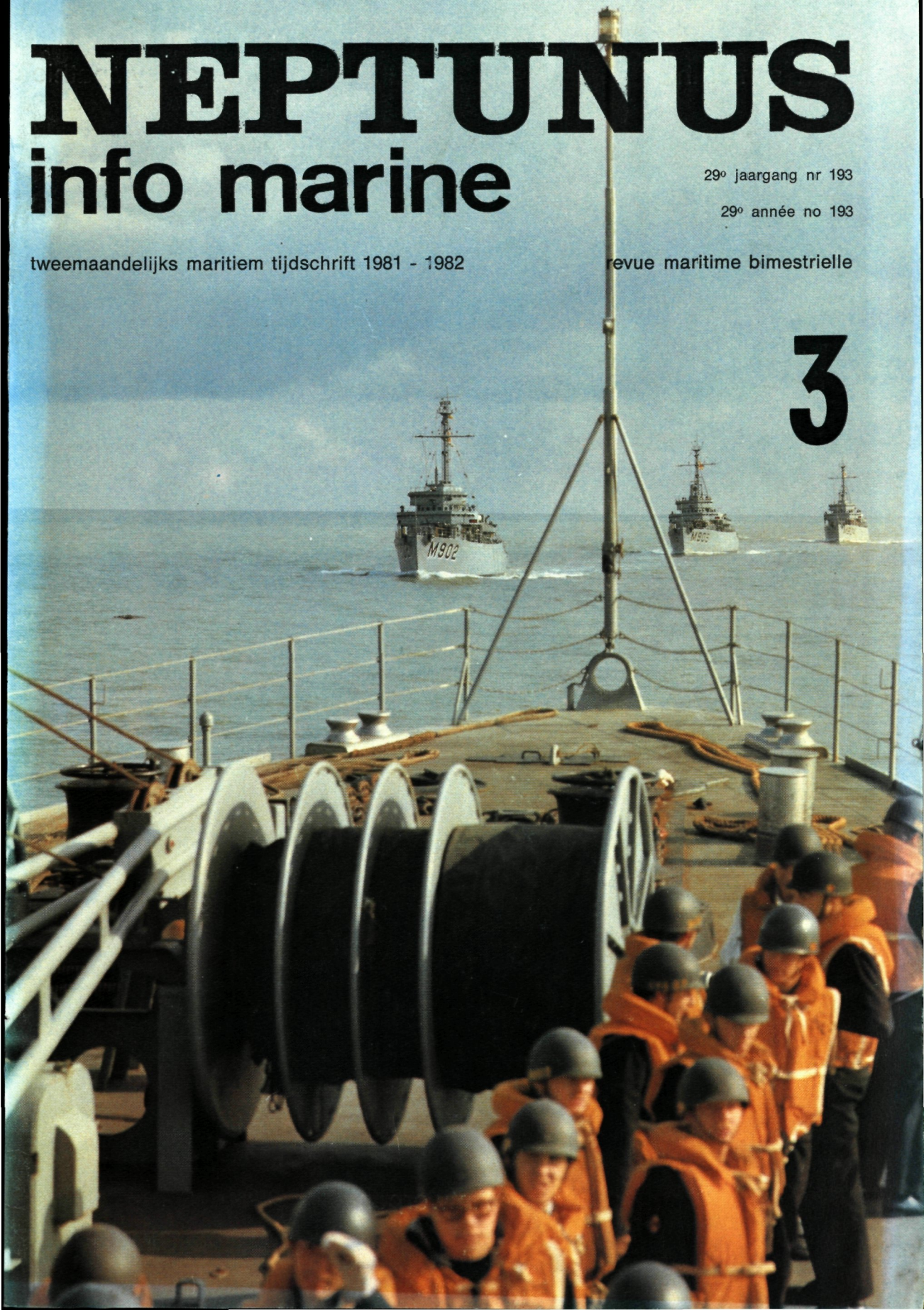
29^e jaargang nr 193

29^e année no 193

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1981 - 1982

revue maritime bimestrielle

3



Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

NEPTUNUS

info marine

december 1981
décembre 1981

29e jaargang nr 3
29e année no 3

LID



MEMBRE

sommaire neptunus inhoud neptunus

- la flandre zelandaise ou «staats-vlaanderen» I
par j. verleyen
- de zee en de kunst - jean-baptiste tency
door norbert hostyn
- marines militaires étrangères
par le cpf(r) h. rogie
- postzegelnieuws - marineschilders en filatelle (III)
door eerste meester chef a. jacobs
- il y a quarante ans... alexandrie : six hommes contre
deux cuirassés
par j.m. de decker de brandeken
- woorden uit de zeemanskist - over soort- en eigennamen
van schepen
door oppermeester j.b. dreesen
- maritiem panorama - panorame maritime
door h. rogie
- de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog
(XII bis)
door j. verleyen
- de belgische zeevisserij in 1980
door h. rogie
- la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918
par l'amiral de division (ret) l.f.r.e. petitjean

inhoud info-marine sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Fallse

Beheerders - Administrateurs :
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den
Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,
G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven,
J. Dreesen, E. Poullet, A. Dryepont,
A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A.
Devreese.

LA FLANDRE ZELANDAISE OU

«STAATS - VLAANDEREN»

depuis ses origines jusqu'à son maintien en 1830-1831

Par J. Verleyen

Quelques mots d'introduction...

«Gouverner, c'est prévoir» dit-on, à très juste titre. Aussi, désireux d'apporter à NEPTUNUS une modeste contribution dans le cadre de la commémoration du 150ème anniversaire de notre Indépendance, j'avais, depuis plusieurs années, porté mon choix sur un sujet peu connu et susceptible d'intéresser les femmes et les hommes de notre Force Navale, lesquels doivent connaître notre côte et les régions semi-maritimes situées en arrière et qui ait l'avantage de ne pas être irritant à l'égard de nos amis et alliés actuels. Il s'agit de la tentative faite, en août et septembre 1831 (il y a donc 150 ans cette année-ci), par le Roi des Français Louis-Philippe d'Orléans de nous faire attribuer quatre petites villes et leurs dépendances (Sluys, Ardenburg, Sas-van-Gent et Philipinnes) de façon à nous conserver la possession des écluses qui commandent l'évacuation des eaux de nos territoires. C'était aussi, pour moi, l'occasion d'acquitter une dette de reconnaissance envers un homme auquel je dois beaucoup car il est un de ceux (et le premier) qui m'ont donné le goût de l'Histoire et qui m'ont procuré ainsi toutes les satisfactions qu'un modeste historien amateur peut obtenir. Il s'agit du Chanoine Fleury DE LANNOY qui fut mon professeur d'histoire de Belgique à la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Institut Saint Louis à Bruxelles. Cet éminent historien, né à Tournaï, le 12 mars 1876, et mort à Bruxelles, le 20 mars 1950, avait, comme tous les véritables historiens, un sujet de prédilection auquel il a consacré sa vie. Ce sujet était l'«Histoire Diplomatique de l'Indépendance Belge», autrement dit, toutes les longues et laborieuses négociations européennes qu'il fallut mener pour arriver à faire reconnaître la Belgique comme état souverain et indépendant. En 1905, il publiait déjà une histoire de la Conférence de Londres sous le titre «Les Origines diplomatiques de l'indépendance belge». Il poursuivit ses recherches, de nouvelles sources d'archives devenant dis-

ponible, et, en 1930, dans le cadre du Centenaire de Belgique, il publia un second ouvrage beaucoup plus complet sous le titre «Histoire Diplomatique de l'Indépendance Belge» aux Editions Albert DEWIT à Bruxelles.

Pendant de long mois, mon idée était de me limiter à ce sujet des quatre villes, mais, à l'occasion du travail entrepris sur Gravelines, j'ai appris beaucoup de choses sur la Flandre zélandaise. (*). J'y ai fait allusion notamment à la fin de ce travail, à propos de la division tripartite de la Flandre, en disant que je reviendrais sur le sujet dans le cadre d'un autre article consacré à des événements du 150ème anniversaire de notre Indépendance. Que le lecteur ne s'étonne donc pas de retrouver quelques lignes et, même, quelques paragraphes déjà lus. Ces textes sont reproduits et insérés dans le présent travail par souci de clarté.

Je tiens à signaler que l'ouvrage très récent de Maurits CORNAERT, entrepris à l'initiative de la nouvelle commune de Knokke-Heist, m'a été très utile. Cet ouvrage comporte trois volumes: «Knokke en het Zwin» (1974), «Heist en de Eiesluis» (1976) et, enfin «Westkapelle en Ramskapelle» (1981). Je tiens à remercier ici Maurits COORNAERT et l'éditeur A.M. GHEKIERE pour leur amabilité à mon égard.

(*) Il est, en effet, impossible d'évoquer ce qui se passait sur la frontière méridionale des Pays-Bas espagnols, de 1635 à 1713, sans faire allusion à ce qui se passait sur la frontière septentrionale de ces mêmes régions, antérieurement, simultanément (de 1635 à 1648) et ultérieurement à 1648.

Entretemps, les réunions, les expositions et les publications consacrées au 150ème anniversaire des événements de 1830-1831 se sont multipliées. Les réunions fournissent des occasions de rencontres. J'ai ainsi rencontré, au Service Historique des Forces Armées, le Lieutenant-Colonel Honoraire André BIKAR, bien connu pour ses recherches de haute précision sur la campagne de mai 1940, et j'ai pu prendre connaissance de l'ouvrage similaire qu'il a rédigé sur la «Campagne des 10 jours» de 1831, campagne au sujet de laquelle aucun ouvrage officiel belge n'existait. Par contre, il existait une série de brochures et d'articles de l'époque dans lesquels les auteurs se qualifiaient mutuellement de traitres, de vendus ou d'incapables. Le Lt-Col. BIKAR a dû s'adresser à des sources hollandaises et il a reconstitué les événements jour par jour et, même, heure par heure. Ce travail est en cours de publication (sous une forme résumée) dans le Tome I de l'Histoire de l'armée belge» ouvrage réalisé à l'initiative de l'Etat-Major Général des Forces armées belges. Il est à souhaiter que le Lt-Col. BIKAR aura un jour l'occasion de publier, in extenso, son travail car il en vaut la peine.

En novembre 1980, Madame Rika DE BACKER- VAN OCKEN, alors Secrétaire d'Etat pour la Communauté flamande, me fit l'honneur de m'inviter à un Colloque consacré aux relations belgo-hollandaises de 1815 à 1945. Ce colloque se tint au Palais de la Dynastie, les 10, 11 et 12 décembre 1980. Je tiens à remercier Madame le Secrétaire d'Etat car cette réunion me permit de rencontrer un historien qui s'est spécialisé dans l'étude de la question de la Flandre zélandaise. Il s'agit du Docteur Dom. A. SMITS O.S.B., donc un Bénédictin, de la Sint-Pietersabdij à Steenbrugge (Bruges-Assebroek). Cet homme s'est spécialisé dans l'étude de tout ce qui concerne la Flandre zélandaise. En 1960, il a publié une étude à ce sujet dans la belle revue de la Province de Zélande, «Zeeuws Tijdschrift». Il a poursuivi ses études en consultant toutes les archives nationales, provinciales et locales de Belgique et des Pays-Bas. Spontanément, il s'est présenté à moi, ayant entendu que je m'intéressais à la Flandre zélandaise, et, bien mieux, il m'a communiqué photocopie de 80 pages de son manuscrit d'un nouvel ouvrage qu'il compte publier en 1982. On dit toujours: «C'est un travail de Bénédictin!» mais c'est bien vrai. Il n'a vraiment rien négligé pour reconstituer jour par jour et, au besoin, heure par heure, la tentative belge de conquête de la Flandre zélandaise en octobre 1830. Je tiens à le remercier pour ce beau geste en l'assurant que je n'en abuse-rais pas et que je lui souhaite, au contraire, plein succès lors de l'édition, en 1982.

La Revue Maritime «SIRENE» a obtenu la permission de reproduire un article de mon ami Carlo SEGERS, Rédacteur en chef de la revue «Alle Hens», organe officiel mensuel de la Koninklijke Marine des Pays-Bas. Bien que consacré au sacrifice du Lieutenant de Vaisseau J.C. Josephus VAN SPEIJK, qui se fit sauter devant Anvers, le 5 février 1831, plutôt que de tomber aux

maines des Belges et dont le nom est porté, à perpétuité, par une unité de la Koninklijke Marine, cet article contient de très intéressants renseignements sur la situation militaire en fin-1830 et début-1831. L'article est signé J.A. VAN DER KOOY, sans mention de grade. Il est très objectif.

Après avoir rendu hommage à des auteurs actuels, comment pourrais-je passer sous silence Jean-Baptiste VIFQUAIN (1789-1854), le seul véritable historien des voies navigables belges et auquel j'ai si souvent recours? Il fut, en effet, contemporain des faits d'il y a 150 ans puisqu'il fut, tour à tour, lauréat de l'Ecole Polytechnique de Paris, Capitaine dans les armées de Napoléon, ingénieur au Waterstaat de Pays-Bas (réunis) et inspecteur général des Ponts et Chaussées de Belgique. L'année prochaine, en 1982, un solennel hommage sera rendu par l'Académie de Marine de Belgique et l'Université Catholique de Louvain-la-Neuve à ce génial Tournaisien oublié, à l'occasion du 150ème anniversaire de l'inauguration du canal de Bruxelles à Charleroi. Je suis fier d'y contribuer dans la mesure de mes modestes moyens. Au stade actuel des préparatifs, une cérémonie d'hommage est prévue à l'Hotel de Ville de Bruxelles (Salle Gothique) le 10 décembre 1982. Elle fera suite à une autre cérémonie similaire organisée, à Louvain-la-Neuve, le 3 novembre précédent. Bien entendu, les organisateurs espèrent organiser d'autres cérémonies, telles qu'expositions, visite du canal, etc. Le tout est organisé par le Professeur Docteur André LEDERER, Vice-Président de l'Académie de Marine de Belgique. Que le succès récompense ses efforts!

Depuis plusieurs années, j'ai procédé également à des visites de, pratiquement, toute la Flandre zélandaise et je tiens à remercier ici Madame J.D. VAN HEEREWAARDEN de Breskens pour l'aide aimablement apportée sur place.

Quelques derniers mots au sujet de l'illustration. Celle-ci se compose de deux séries de clichés. Une série de quatre clichés est consacrée aux quatre villes (Sluys, Ardenburg, Sas-van-Gent et Philipinne) dont il devait être question initialement dans l'article et dont il sera question. Une autre série de quatre clichés est consacrée à l'incident du Hazegras, au cours de la «Campagne des 10 jours» de 1831. C'est le hasard de la découverte de quatre clichés relatifs à cet événement, auquel il sera fait illusion, qui m'a suggéré de présenter un petit reportage en images «comme si sous y étiez» ainsi que diraient les grands magazines actuels. Je crois bien pouvoir affirmer que c'est la première fois que ces quatre clichés sont réunis. On y voit l'écluse du Hazegras et le fort qui la protège dont les Hollandais voulaient s'emparer, le combat du Hazegras, le canon des Belges au combat et des hommes de la Compagnie des Chasseurs-Eclaireurs de la Garde Civile de Bruges qui mena l'opération. De nombreuses personnes m'ont aidé dans ce domaine de l'illustration. Je les en remercie de tout cœur et leurs noms sont repris dans les légendes qui accompagnent ces clichés. Une carte complète le tout.



Une remarque primordiale au point de vue géographique...

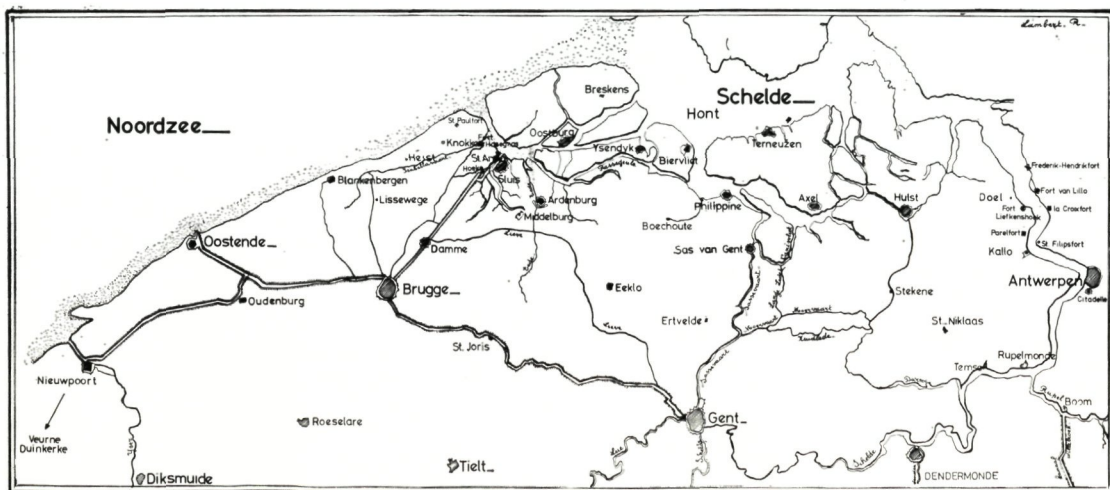
Avec Dom A. SMITS, il convient de préciser ce qui suit. Durant toute la période que nous allons prendre en considération et, même, durant bien des décades au delà, le territoire de la Flandre zélandaise se trouva divisé en deux régions nettement distinctes, la région occidentale et la région orientale, séparées par le profond golfe de Braakman. A l'époque que nous allons prendre en considération, il était impossible de se rendre à pied sec d'une région à l'autre. Il fallait, ou bien, traverser le Braakman, ou bien, naviguer sur l'Escaut. Autrement, il fallait faire un détour par des territoires qui sont actuellement belges. Cette division naturelle en deux régions aura une profonde répercussion sur l'histoire de ces régions. Celles-ci vont connaître des sorts différents et cette différence de sort eut pu perdurer jusqu'à nos jours. Ce n'est que depuis ces dernières décades, par suite de la régression continue du Braakman et, surtout, depuis son endiguement définitif (le 30 juin 1952), que des liaisons commodées par voie de terre ont pu être établies, en territoire néerlandais, entre les deux régions. Malgré tout, dans les plans d'aménagement du territoire des actuels Pays-Bas, ces régions se sont vu attribuer une fonction différente. La partie occidentale est réservée à l'agriculture et au délassement tandis que la partie orientale est réservée à l'industrie.

La conquête, en deux temps, par les Provinces-Unies...

Avec Dom A. SMITS, nous allons voir que, dès le début, les deux régions vont connaître un sort différent. A l'ouest, dès 1604, année que l'auteur choisit comme nous comme année-pivot, Maurice de Nassau s'empare définitivement de l'Ecluse, d'Oostburg, d'Ardenburg, d'Yzendyke et de Biervliet. Cette dernière ville était encore toujours située sur une île au milieu du Braakman depuis les grandes inondations de la fin du XIV^{ème} et du début du XV^{ème} siècle. Cette ville portuaire, fondée par Philippe d'Alsace, en même temps que Gravelines, Nieuport

et Damme, est la partie du légendaire Gillis BEUKELS auquel on attribue l'invention du caquage du hareng. Charles-Quint s'y rendit en 1556 peu avant son départ pour l'Espagne. Quant à Yzendyke, cette ville avait été complètement submergée par les inondations citées ci-dessus. Mais, en 1604, le Braakman se réduisait déjà lentement et des ruines d'Yzendyke commencèrent à émerger de l'eau. Maurice de Nassau en profita pour y établir un solide fortin. Ainsi, dès 1604, la partie occidentale était solidement et définitivement aux mains des Provinces-Unies. Partout, dès l'arrivée des troupes de Maurice de Nassau, les quelques rares prêtres, religieux et religieuses catholiques, qui n'avaient pas fui, furent chassés avec le peu qu'ils pouvaient emporter sur le dos tandis que les églises et les couvents étaient mis à la disposition de l'Eglise Réformée ou affectés à d'autres usages comme il en avait été dans les provinces du nord. Seule la religion réformée était admise et tout culte catholique public était rigoureusement prohibé. Bien mieux, de nombreux colons réformés vinrent de Zélande et d'ailleurs pour peupler le pays. Ils ont créé ces magnifiques exploitations agricoles que l'on voit encore, ils ont introduit dans la région l'architecture urbaine du nord comme ces maisons de style hollandais et leur architecture rurale également comme ces granges énormes et cet usage de peindre les portes en vert si l'on est propriétaire de sa ferme et en noir si l'on n'est que locataire de sa ferme. Toutes les communes de la région occidentale se sont donc trouvées peuplées par une grosse majorité de Protestants à l'exception de la petite commune-frontière de Eede qui demeura peuplée d'une très grosse majorité de Catholiques. Et c'est pourtant sur son territoire que, le 13 mars 1945, après cinq ans d'exil, la Reine Wilhelmina devait remettre les pieds sur le sol de sa patrie ainsi qu'en témoigne le monument élevé à la «Landsvrouwe».

A l'est, la situation devait être totalement différente. Il y eut d'abord une période d'incertitude. En effet, la ville forte de Hulst, qui est le centre de cette région et qui en assure la maîtrise, tomba d'abord aux mains des insurgés dès 1577. Elle fut reprise par Farnèse dans sa reconquête en 1583 mais reprise, à



Cette carte, conçue par l'auteur et dessinée par Roger LAMBERT avec l'assistance technique du Service Photographique du Ministère des Travaux Publics, donne la situation de la Flandre zélandaise et des voies d'eau de nos régions à la fin de la période française (1814). Tous les points repris dans l'article figurent à la carte.

nouveau, par Maurice de Nassau le 24 septembre 1591. Toutefois, le 18 août 1596, l'Archiduc Albert, qui venait d'être placé à la tête de nos provinces, reprit la ville après un siège de six semaines. L'Archiduc Albert d'Autriche était encore Cardinal et il n'était pas encore l'époux de notre chère Archiduchesse Isabelle. Ce n'est que le 5 novembre 1645, après un siège de sept semaines, que Frederic Henri reprit la ville aux Espagnols complètement épuisés par la guerre qu'ils devaient mener sur deux fronts, depuis dix ans, contre la France et la Hollande. La Paix de Munster était déjà dans l'air et la reprise de Hulst fut certainement un des éléments qui jouèrent en faveur de la paix souhaitée par le parti des gros marchands d'Amsterdam qui aspiraient à pouvoir profiter des succès obtenus durant cette longue guerre mais dont on ne pouvait rien tirer tant que la guerre durait. La ville de Hulst et ses alentours se sont donc trouvés aux mains des Catholiques durant près de 50 ans, notamment durant tout le règne de nos bons Archiducs, en pleine période de Contre-Réforme. Ainsi donc, pendant que l'on «réformait» à l'ouest, on «contre-réformait» à l'est. Il en est resté que les Catholiques sont demeurés plus nombreux

dans la région orientale, constituant parfois la majorité de la population, comme à Hulst, à Hontenisse, à Sint-Jansteen et à Sas-van-Gent. Par contre, ce n'était pas le cas à Ter Neuzen et à Axel. Toute cette divergence au point de vue religieux jouera un rôle en 1830.

La fixation de la frontière entre l'Espagne et les Provinces-Unies...

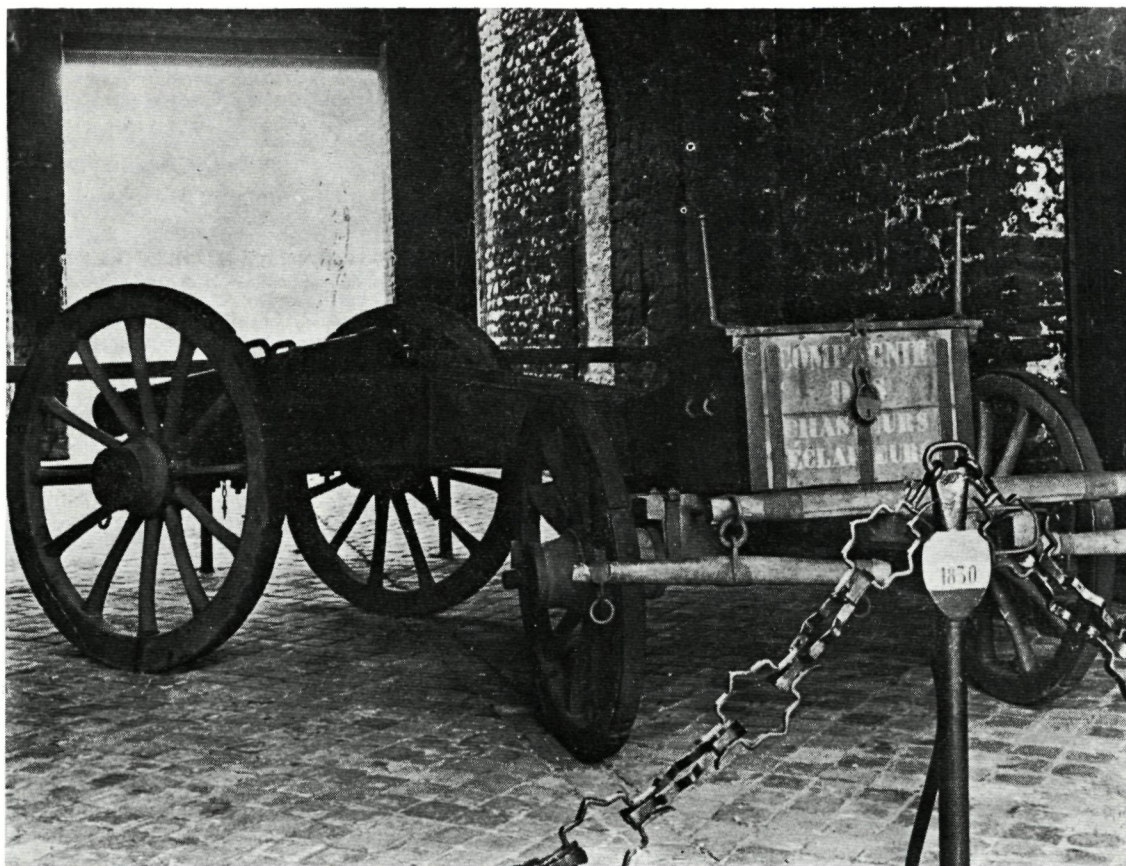
Nous allons suivre maintenant Maurits COORNAERT. Il fallut attendre le 21 décembre 1664 pour que la frontière zélandaise soit définitivement fixée par une convention hispano-hollandaise ainsi que le prévoyait l'article 67 du Traité de Munster de 1648. Cet article avait, en ce qui concerne la partie occidentale, donné comme limite provisoire la ligne de front, soit le Zwin prolongé par le «Lapscheure Gat», vaste zone inondée s'étendant vers Moerkerke et épousant, à peu près, le tracé des actuels canaux Léopold et de Schipdonk. La convention de 1664, qui précède de moins d'un an la mort du Roi Philippe IV d'Espagne (17 septembre 1665), a préci-

Les «Chasseurs Eclaireurs de Bruges» en 1831, toile (endommagée) de 54 x 65 cm. de Adriaan WULFFAERT (1804-1873). La scène représente un corps de garde. On y voit des «Chasseurs» avec le cor de chasse sur le bonnet de police et un homme de la section d'artillerie (près de la cheminée) avec les deux canons croisés sur le bonnet de police. L'auteur s'y est représenté, à droite, près d'un chien qui était peut-être la mascote de l'unité. Comme on le voit, le devoir civique s'accomplit toujours joyeusement, selon une vieille tradition de chez nous.

Musée Groeninge à Bruges avec l'aimable autorisation de la Direction des Musées de la Ville.

Cliché A.C.L. Bruxelles





Cliché du Service de l'Information du Ministère de la Défense Nationale
Canon de la section d'artillerie de la Compagnie des Chasseurs-Eclaireurs de la Garde Civique de Bruges ayant pris part au combat du Hazegras. Cliché aimablement communiqué par l'adjudant DESMAELE Robert et reproduit avec la bienveillante autorisation du Docteur Carlos H. VLAEMYNCK, Conservateur du Musée Historique de la Porte Ste Croix à Bruges. A noter que le canon se trouve maintenant à l'intérieur du musée et non plus sous la voule de la porte où il fut photographié à notre demande, en 1969, aux fins de publication dans l'hebdomadaire F.M.

sé ces limites en tenant compte, notamment, de distance à observer à partir des fortifications. C'est ainsi, p. ex., que Sint Anne ter Mijde, bien que située sur la rive sud du Zwin, fut incorporée dans le territoire de nos voisins. Nous allons voir que, ultérieurement, d'autres seront d'un avis différent au sujet de cette ville.

La Flandre zélandaise (ou hollandaise, comme disent de vieux auteurs) était donc bien isolée de nos provinces. Dans les Provinces-Unies, on lui donne souvent la dénomination de «Staats-Vlaanderen» pour bien marquer qu'il s'agit d'un territoire conquis (*). La frontière allait demeurer inchangée jusqu'à la fin de la période espagnole de Charles II et même de la période franco-espagnole de Philippe V. Notons, avec J.B. VIFQUAIN, que c'est à la fin du règne de Charles II, que son Gouverneur général dans nos provinces, l'Electeur Maximilien de Bavière, conçut le projet de relier l'Escaut à Bruges par un canal traversant le Pays de Waes, afin de

porter remède à la fermeture de l'Escaut. Ce canal aurait isolé d'avantage la Flandre zélandaise mais le projet fut abandonné à la mort de Charles II.

La frontière est remise en question de 1715 à 1718...

A la fin de la Guerre de Succession d'Espagne, la Hollande, dont les troupes opéraient depuis longtemps dans l'arrière-pays de notre Oostkust actuelle, voulut profiter de ce qu'elle se trouvait dans le camp des vainqueurs pour en retirer un avantage comme les Anglais à Dunkerque ou à Gibraltar.

Par l'article 17 de la dernière convention des Traités d'Utrecht et de la Barrière, celle d'Anvers de novembre 1715 (certains auteurs parlent du 15 et d'autres du 16), les Provinces-Unies, tout en lui confiant nos provinces, se firent céder par l'Empereur Charles VI d'Autriche une bande de territoire en deça de l'actuelle frontière. Cette cession était réclamée dans le but d'améliorer encore la zone de défense et d'inondations destinée à protéger cette tête de pont sur l'embouchure de l'Escaut à laquelle nos voisins tiennent tant.

Cette mesure n'a jamais connu d'exécution complète et sa durée fut même éphémère, comme nous

(*) Cette dénomination est assez peu sympathique car elle rappelle celle de «Terre d'Empire» que l'Allemagne donna à l'Alsace et à la Lorraine de 1871 à 1918.

allons le voir. C'est du reste, sans doute, la raison pour laquelle si peu d'auteurs en parlent, pour laquelle elle est inconnue de bien des gens actuellement et pour laquelle il vaut la peine d'en dire quelques mots. A noter que l'auteur des «Délices des Pays-Bas» fait allusion à cette mesure en précisant même que cette bande de territoire s'étendait, tout au long de la frontière, de l'Escaut à la mer, mais en ajoutant que ce traité de 1715 ne fut jamais exécuté. Il faut dire que cet auteur de 1769 était bien plus proche des faits que nous. Nous allons les reconstituer brièvement grâce à Maurits COORNAERT et en faisant appel également au Vice-Admiral de Bruges A.C. de SCHREVEL, auteur de la rubrique consacrée dans la Biographie Nationale (Tome XXIV - col. 287/311) à Monseigneur Henri-Joseph VAN SUSTERN, XIV^{ème} évêque de Bruges. Avec ce prélat, nous reviendrons du reste à la question religieuse dans la Flandre hollandaise ou zélandaise.

Maurits COORNAERT, dans son ouvrage consacré à «Knokke en het Zwin» et qui, forcément, est centré plus particulièrement sur la zone proche de la côte, nous dit que la revendication hollandaise portait sur l'ensemble du territoire de l'ancienne commune de Knokke, sur presque tout le territoire des anciennes communes de Heist, Westkapelle, Hoeke et Lapscheure et sur une petite partie du territoire des anciennes communes de Lissewege et de Ramska-

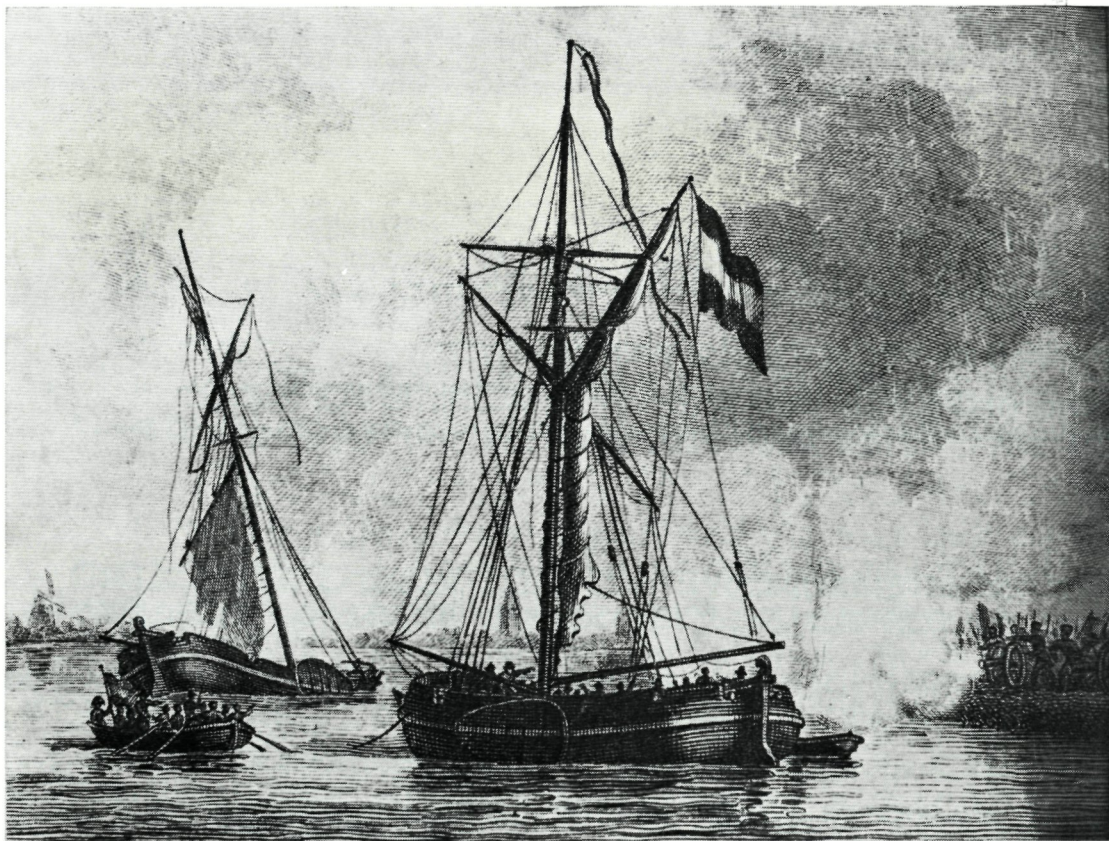
pelle. Mgr de SCHREVEL y ajoute les paroisses de Sint-Jan-in-Eremo, Sint-Margriete, Oudeman et Wavervliet. Quand on considère toutes ces localités sur une carte actuelle (et ceci est une remarque personnelle), on est frappé immédiatement par le fait qu'elles constituent presque la totalité du territoire belge situé maintenant au nord de l'actuel Canal Léopold. Ce «presque» s'explique, du reste, facilement quand on sait, grâce à P.B. VIFQUAIN, que le tracé de ce canal, qui était à l'étude vers 1840, devait, au point de vue de l'hydraulique, suivre de près la frontière hollandaise de Boekhaute à la mer en laissant au nord les localités visées par nos voisins en 1715 et que c'est à la demande des autorités militaires belges et du Ministère des Finances qu'en certains points le tracé fut reporté plus au sud pour améliorer la zone de défense et le rayon de la Douane. La frontière revendiquée en 1715 semble donc bien être fondée sur le respect des lois de l'hydraulique.

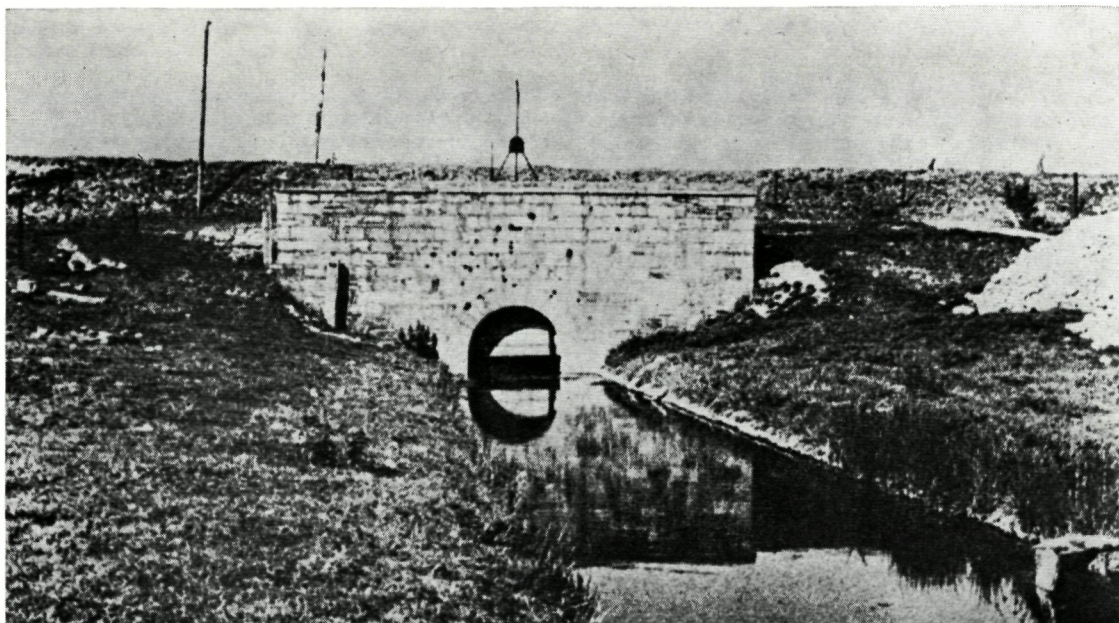
Dans la région faisant l'objet du transfert, la situation était assez confuse. Les administrations communales et les Etats de Flandre ne se laissaient pas faire et multipliaient les démarches auprès de l'Empereur. Le clergé, surtout, était inquiet car le rattachement à la Flandre hollandaise signifiait la liquidation pure et simple du culte catholique comme dans le reste des Provinces-Unies. C'est alors qu'apparut sur les lieux Mgr. VAN SUSTERN qui vint joindre ses efforts à ceux des communes et

Le combat du Hazegras

Gravure de P. VELYN d'après H. VETTEWINKEL avec l'aimable autorisation du Musée.

Cliché Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire





L'écluse du Hazegras dans le fort du même nom.

Cliché extrait de «Knokke en het Zwin» (1974) et reproduit avec la très aimable autorisation de l'auteur, l'historien Maurits COONAERT et de l'éditeur A.M. GHEKIERE de Knokke-Heist.

des Etats de Flandre et dont le grand crédit auprès de l'Empereur devait certainement contribuer grandement au succès de l'opération. Ce futur prélat était né à Amsterdam, le 22 juillet 1668, dans une famille foncièrement catholique originaire de Bois-le-Duc en Brabant septentrional. L'actuel Noord-Brabant est resté connu comme une région où le catholicisme est demeuré vivace. Cette situation inquiétait même encore le Roi des Pays-Bas et son gouvernement, en 1830 et 1831, car ils redoutaient une sympathie de ces populations pour la nouvelle Belgique. Susteren est, d'ailleurs, une vieille localité du Brabant septentrional où Saint Willibrord fonda un monastère. Henri-Joseph VAN SUSTEREN vint assez tôt dans nos provinces puisqu'il fut ordonné prêtre à Malines en 1693 et il demeura, du reste, attaché à l'Archevêché établi en cette ville. En mars 1714, il fut chaleureusement recommandé à Vienne auprès de l'Empereur Charles VI, qui était déjà virtuellement souverain de nos provinces, et celui-ci donna immédiatement son accord à sa désignation au siège épiscopal de Bruges. Des devoirs le retinrent encore à Malines mais, sans nul doute, se souciait-il déjà de la situation qui régnait dans le diocèse qui allait lui être confié. Ce n'est que le 29 mars 1716 qu'il fit son entrée solennelle à Bruges pour venir prendre possession de son siège. Il était grand temps car ce siège épiscopal était vacant depuis 1706, soit depuis dix ans, et cela dans une période aussi troublée. L'Empereur se montra dans cette affaire beaucoup plus ferme qu'il ne devait l'être ultérieurement dans la défense de notre Compagnie d'Ostende car, le 22 décembre 1718, une nouvelle convention était signée à la Haye. Les Provinces-Unies ne conservaient que les forts Saint Pol, Isabelle et Saint Donat, ses écluses d'écoulement que ces forts protégeaient et quelques terres indispensables. Seules quelques rares maisons ou fermes furent comprises dans la cession à l'exclu-

sion de toute localité ou hameau et, surtout, de toute église. Les deux auteurs consultés s'accordent à dire que l'extension territoriale hollandaise fut ainsi limitée au cinquième de la surface revendiquée en 1715. Gageons que bien peu d'habitants et, surtout, bien peu d'estivants se doutent actuellement que ces régions furent hollandaises durant trois ans (de novembre 1715 à décembre 1718) avec comme chef-lieu Sluys au lieu de Bruges. Il n'eut pas été nécessaire de passer la frontière pour aller contempler ou acquérir, en la cité de «Jantje», les choses si diverses qui permettent de satisfaire des goûts si différents.

Mgr. VAN SUSTEREN n'en reste pas là et passe même à la contre-attaque.

Considérant que les territoires qui entouraient Sluys et Ardenburg relevaient toujours, au spirituel, de son diocèse, en dépit de la présence des Réformés et de l'interdiction du culte catholique, il parvint à convaincre les Provinces-Unies de tolérer la présence d'un prêtre catholique à Sluys et d'un autre à Yzendyke, en faisant valoir que parmi les nombreux mercenaires étrangers (irlandais, suisses et allemands p. ex) faisant partie des solides garnisons entretenues dans ces places de la frontière, il y avait pas mal de catholiques auxquels on ne pouvait refuser le secours spirituel d'un ministre de leur culte. Ces deux prêtres ne pouvaient porter l'habit ecclésiastique et ne pouvaient avoir aucune activité publique. Ils ne pouvaient s'occuper que de ceux qui venaient s'adresser à eux en frappant à leur porte.

Mgr. VAN SUSTEREN confia d'abord ce service à deux Capucins mais, très vite, il dut les remplacer par deux prêtres du clergé diocésain. Le Supérieur des Capucins était, en effet, venu faire remarquer à

l'Evêque que ce service en habit bourgeois ne pouvait plus perdurer car l'un des principaux articles de la Règle imposait de porter toujours l'Habit de l'Ordre à l'exclusion de tout autre vêtement. Notons au passage, que voilà une disposition qui a bien changé dernièrement. Chose piquante, nous allons retrouver ces deux prêtres catholiques de Sluys et d'Yzendyke car ils firent parler d'eux en 1830.

Mgr. VAN SUSTEREN devait encore administrer son diocèse, en paix, durant 24 ans et il mourut à Bruges, le 24 février 1742. Nous serions tentés de dire qu'il mourut à temps pour ne pas voir arriver les troupes de Louis XV en guerre avec notre gracieuse Impératrice ce qui lui eut valu de terminer son existence dans une période troublée comme celle qu'il avait connue durant les cinquantes premières années de sa vie, de 1668 à 1718.

Misères hydrauliques à la fin de la période autrichienne...

J.B. VIFQUAIN nous dit que la possession par les Hollandais de la Flandre zélandaise et les travaux d'endiguements et de défenses auxquels ils s'y livraient, combinés avec la lente réduction du Zwin et du Braakman, contrecarraient de plus en plus l'écoulement des eaux dans le nord de la Flandre et causaient des inondations très préjudiciables pour nous. Déjà Marie-Thérèse, par décret en date du 24 avril 1775, avait fait approfondir un fossé qui devint le canal de la Lagghe-Leede et qui débouchait dans le Canisvliet encore en communication avec le Braakman. Joseph II, porta grand intérêt à nos régions, fut plus énergique et rechercha une solution d'écoulement des eaux sur le sol autrichien. En 1783, il confia cette étude au Colonel du Génie DE BROU, assisté équipe d'ingénieurs militaires. Il en résulta aussitôt un conflit avec les Etats de Flandre qui prétendaient que l'on empiétait sur leurs attributions. Le Colonel DE BROU ne put, de la sorte, mener à bonne fin l'entière de sa mission. Il améliora cependant l'écoulement des eaux via le canal de Bruges à Ostende en dotant ce canal de plusieurs petits fossés latéraux et, sur le Zwin, il apporta une solution locale en construisant l'écluse du Hazegras qu'il couvrit d'une petite fortification.

le fort furent construits en 1784 et que le «nouveau fort du Hazegras» est le troisième du nom, deux autres l'ayant précédé dans ce secteur. Ce sont donc l'écluse et le fort du Hazegras de 1784 qui furent attaqués par les Hollandais les 5 et 6 août 1831. L'auteur précise encore que l'écluse du Hazegras servait à évacuer les eaux des polders du nord de Bruges, directement dans le Zwin, à travers le polder du Hazegras mais que cette écluse a perdu beaucoup de son importance depuis la construction de la Digue Internationale (1872), qui ferma pratiquement complètement le Zwin.

En 1788, poursuit J.B. VIFQUAIN, la situation empira encore brusquement lorsque les Hollandais coupèrent le «Passegeule», bras de mer qui unissait encore le Zwin et le Braakman, à Bakkersdam (au sud d'Oostburg) et à Capitalendam sur le Braakman au sud de Biervliet. Or, une partie des eaux du Braakman s'écoulaient encore, à marée basse, vers le Zwin via le «Passegeule». Elles créaient, de la sorte, un effet de chasse qui nettoyait le Zwin. Cet heureux effet disparut avec la fermeture du «Passegeule».

Enfin, concluant sur la période autrichienne, J.B. VIFQUAIN nous apprend encore qu'en 1793, durant l'éphémère restauration autrichienne qui suivit la Révolution Brabançonne et les premières attaques françaises, le Colonel DE BROU fut à nouveau chargé de l'étude d'un canal longeant toute la frontière de la Flandre zélandaise, depuis le Zwin jusqu'au Fort La Perle en aval d'Anvers. Ce canal devait servir à l'évacuation de nos eaux en territoire national et devait, aussi, permettre de «saigner» les inondations que les Hollandais pouvaient tendre devant toutes leurs places depuis Sluys jusqu'à Hulst, ceci, afin de faciliter l'attaque de ces places en temps de guerre. Des études ont dû être réalisées puisqu'une estimation des frais fut établie (7.852.999 florins !!!). Les Etats de Flandre firent observer que ce canal ne servirait à rien et que les Hollandais demeureraient maîtres de la situation. Du reste, la parole, en ces régions, n'était plus à l'Autriche ou aux Provinces-Unies mais à la République française !

Maurits COORNAERT nous précise que l'écluse et

(à suivre)



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas» ?

N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

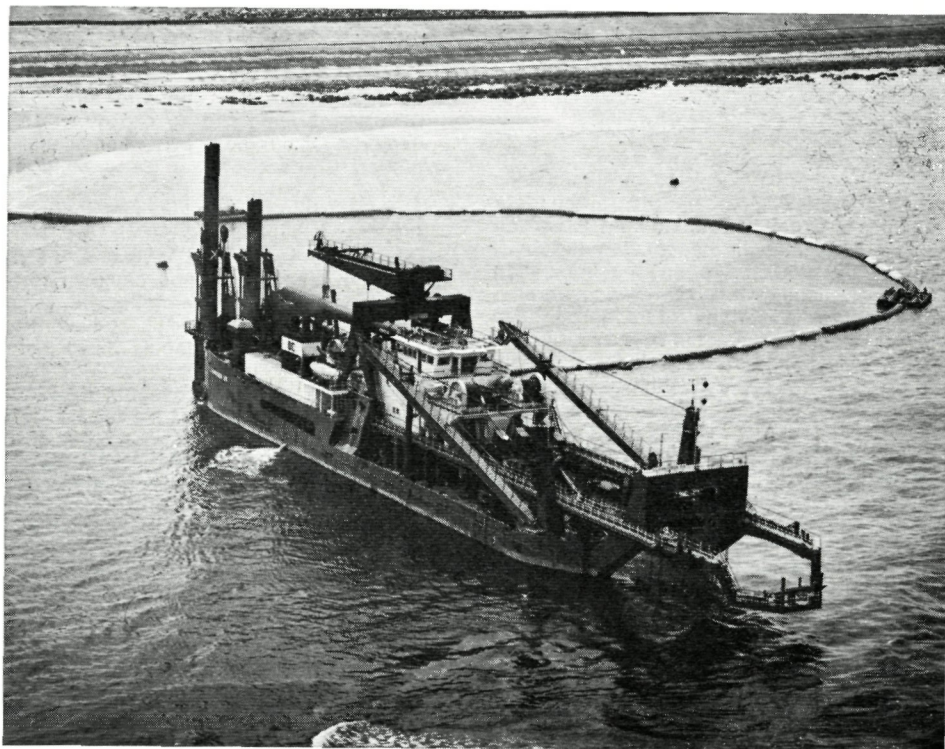
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX.



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTER-ZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld.

Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

Longueur	97,50 m
Largeur	18,50 m
Tirant d'eau	4,80 m (max.)
Puissance	16.200,00 cv
Profondeur de dragage	30,00 m
Vitesse	9 nœuds/knopen
φ tuyau d'aspiration	0,90 m
φ tuyau de refoulement	

Lengte
Breedte
Diepgang
Vermogen
Baggerdiepte
Snelheid
φ zuigleiding
φ perleiding

De zee en de kunst

Jean-Baptiste Tency

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis
Conservator Stedelijke Musea Oostende

Over de figuur van marineschilder Jean-Baptiste TENCY werd blijkbaar tot nu toe nog niets essentieels gepubliceerd. VON WURZBACH, THIEME & BECKER, BENEZIT, BERKO... kortom alle grote naslagwerken beperken zich tot enkele schaarse, onvolledige gegevens. Ook P. BAUTIER is bijzonder kort van stof over de kunstenaar in deel 24 van de «Biographie Nationale de Belgique». In E. DUVERGER's puike studie over het legaat van barones Adelaïde VAN DEN HECKE — BAUT DE RASMON aan het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen (Jaarboek K.M.S.K. Antwerpen, 1974) komen we al iets meer te weten over TENCY. DUVERGER heeft het ondermeer over een opdrachtgever van de kunstenaar, met name Baron Alphonse-Pierre BAUT DE RASMON.

Voor de gelegenheid heb ik het luttel wat her en der over TENCY te vinden is, tot een bijdrage gecompileerd. Het beeld dat we op die manier van J.B. TENCY krijgen is vollediger dan voorheen, maar vertoont toch nog veel lacunes en vraagtekens. Wij weten bijvoorbeeld nog niets over zijn opleiding, bijna niets over zijn levensloop. Het onderzoek naar TENCY's afkomst en nakomelingen ware verder een brok nuttig vorserswerk voor een genealoog.

x x x

TENCY duikt voor het eerst op anno 1788. In dat jaar leverde hij namelijk vier marines aan Baron Alphonse BAUT DE RASMON, Burgemeester van Wannegem-Lede. Deze baron leefde van 1756 tot 1833 en stond in het Gentse aangeschreven als een voornaam botanist, bibliofiel en schilderijenverzamelaar.

Het betrof twee «Kalme zeeën» en twee «Ontstommige zeeën», zoals blijkt uit een in 't Nederlands gesteld ontvangstbewijs:

«Ontfangen van Mynheer Baut de Rasmon de somme van eenhonderdt tweeëntachtig guldens voor » het schilderen van vier Zeestucken, synde twee » calme wateren en twee cleyne woelende. Actum » op het casteel van Lede Sint-Denys by Wanne- » ghem desen 21 octobre 1788. Joannes B.J. Tencij, » constschilder.».

Uit hetzelfde ontvangstbewijs weten we ook dat TENCY in 1789 22 dagen bij Baron BAUT DE RASMON verbleef te Gent:

«Nog ontfaein van denselven hondert vierenvyftig » guldens over tweeëntwintig daegen 't synen huij-

» se geschilderd t'hebben.... Gent 27 april 1789.
» Joannes B.J. Tencij ».

Mogelijks restaureerde hij er toen een aantal werken uit het schilderijenkabinet van de Baron.

Anno 1791 verbleef TENCY nog eens 21 dagen bij zijn gastheer. Volgens het ontvangstbewijs dd. 28 april 1791 ontving hij daarvoor 126 guldens.

Op 30 mei 1792 opende in de «Pronkzaal» van het Gentse Stadhuis een kunstsalon. De catalogus vermeldde TENCY uitdrukkelijk als woonachtig te Brussel. Er waren, volgens de catalogus, 4 marines van hem te zien:

- Een kabbelend water (paneel; 19,5 x 26,5 duim)
- Een stil water (doek; 19,5 x 26,5 duim)
- Een tempeest (paneel; 19,5 x 26,5 duim)
- Winter (doek; 19,5 x 26,5 duim)

Op 2 oktober 1793 ontving TENCY van Baron BAUT DE RASMON de som van 130 guldens voor een «Storm»:

«Ontfaein van den Baron Baut de Rasmon de somme van eenhonderdt dertig guldens voor een schil- » derye verbeeldende enen Storm — pend au dessus » de la cheminée. Gend den 2 octobre 1793. Joannes » B.J. Tencij».

Wellicht is het dat schilderij dat via het legaat van Adelaïde VAN DEN ECKE - BAUT DE RASMON in het Museum voor Schone Kunsten van Antwerpen terecht kwam (1851).

In 1796 vinden we TENCY terug onder de deelnemers aan het Gentse Kunstsalon, met landschappen en marines, oa. een «Tempeest».

De Gentse kunstschilder Antoon STEYAERT (1795-1863) toonde bij dezelfde gelegenheid een copie naar een «Storm op zee» van TENCY.

Ook na 1800 vonden we TENCY nog enkele keren terug in Gentse tentoonstellingscatalogi:

Gent 1804: «Storm op zee bij maanverlichte nacht» (olie op paneel)

Gent 1806: «Storm op zee bij dag»
«Storm op zee bij nacht»
Het betrof twee pendants, elk 20 x 28 duim.

Het Salon 1806 te Gent was verder een van de zeldzame waar SOLVIJNS werk naar toe stuurde, in casu een «Rede van Vlissingen»

Gent 1808 : «Kalme zee» en «Bewogen zee»
De catalogus van 1808 vermeldt TENCY
uitdrukkelijk als woonachtig te Gent.

Daarna verliezen we voorlopig TENCY's spoor. In de catalogus van het Gentse Salon 1814 duiken twee kleinkinderen van TENCY op : Pierre TENCY en Auguste HERMEL die elk een kopie naar eenzelfde «Storm op zee» van hun grootvader exposeren.

Auguste VAN LOKEREN exposeerde tegelijk een kopie naar een marine van TENCY, toen in de verzameling van de Heer SURMONT te Gent.

TENCY was destijds in tal van andere Gentse schilderijenkabinetten vertegenwoordigd, oa. in dat van Juffrouw Marie MAES, met twee pendants : een marine bij kalm weer en een bij storm. Beide geveild te Gent op 25 oktober 1837.

Op 23 april 1849 ging de verzameling van de gentenaar J.B. GHELDOLF te Brussel onder de hamer. Van TENCY waren er een «Woelige zee op een mooie winterdag» en een «Zonsondergang op zee bij kalm weer» bij. Beide werken werden omschreven als in de stijl van Willem VAN DE VELDE.

Schilderijen van TENCY zijn dus heel erg zeldzaam. De «Storm op zee» uit het Antwerpse Museum voor Schone Kunsten zou trouwens het enige werk van

hem in openbaar bezit zijn. Het is er dan nog eerder toevallig, via een legaat gekomen ; geen doelbewuste aankoop dus.

Maar juist om zijn zeldzaamheid is de Antwerpse marine zo belangrijk : zij is voorlopig het enige authentieke werk van TENCY waar telkens naar gerefereerd moet worden, willen we een oordeel vellen over zijn kunst en stijl.

Misschien circuleren vele van zijn marines, voorzien van vervalste signaturen, wel als werk van veel beroemdere meesters. De kans zit er zeker in. Meteen ware dit al een verklaring voor de zeldzaamheid.

We zagen dat TENCY anno 1788 te Gent opdook als een actief kunstenaar, opdrachten uitvoerend voor een belangrijk kunstliefhebber. Nemen we even aan dat hij toen de 20 al voorbij was, dan kunnen we zijn geboortjaar rond 1765 of vroeger stellen. De jaren van zijn opleiding en eigenlijke loopbaan komen dus overeen met de periode van het neoclassicisme.

Belangrijke marineschilders moet men in die tijd vooral in Frankrijk, Engeland en in mindere mate in Noord-Nederland zoeken : Joseph VERNET (1714-1789), Jean-Baptiste PILLEMENT (1728-1808), Pierre-Jacques VOLAIRE (1729-1802), Philippe-Jacques DE LOUTERBOURGH (1740-1812), Nicolas & Pierre OZANNE (1728-1811) (1737-1813), Peter MONAMY

Storm op zee - Schipbreuk

(olie op paneel ; 52 x 79 cm. ; Antwerpen, K.M.S.K.).

TENCY leverde dit schilderij in 1793 aan Baron Baut de Rasmon. In het jaar 1859 kwam het via het legaat van diens dochter Adelaïde in het bezit van het museum.

In het schilderij vervloeien elementen uit de 17e en 18e eeuwse marineschilderkunst tot een preromantische stemming. (Copyright A.C.L.)



(1681-1749), Charles BROOKING (1723-1759), Francis SWAINE (1720-1782), Jan VAN OS (1744-1808) ; en bij ons tenslotte : Frans-Balthasar SOLVYNS.

Het lijkt bijna ondenkbaar dat TENCY het werk van deze kunstenaars niet zou hebben gekend, al was het maar via reproductiegrafiek. En deze bestond in overvloed. Op die wijze moet hij ook de marineschilderkunst uit de late 17e eeuw gekend hebben : Willem VAN DE VELDE (1633-1707), Abraham STORCK (1644-1710)...

Wanneer we nu TENCY's marine uit het Antwerpse museum toetsen aan soortgelijke schilderijen uit het oeuvre van genoemde tijdgenoten, dan vallen de gelijkenissen toch wel op.

Zo de elementen die het voorplan vullen en die

voor een soort coulissewerking zorgen, de gesticulerende personages, de algemene sfeer die uit het werk spreekt en die we als pre-romantisch kunnen omschrijven. Bij TENCY vinden we echter niet het rijke coloriet die de meeste van zijn hoger genoemde collegas gebruikten. Hij bleef motoner.

Verder lijkt het ernaar dat TENCY zich niet aan de topografische marineschildering waagde, het genre waarvan VERNET's «Ports de France» het meest beroemde voorbeeld zijn. TENCY heeft zich, voor zover we dat tot nu toe kunnen nagaan, beperkt tot het pure genrestuk : storm, zonsondergang, kalm water...

Totdaar deze bijdrage over TENCY. Het is zeker geen afgerond geheel, maar eerder een status questions betreffende zijn leven en werk.

ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagon, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,- fr. + 6 fr. portkosten.



AUTO-COLLANT FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- Fr. + 6,- Fr. frais de port.

Nieuwe meubelen, huishoudapparaten, verbouwingen...

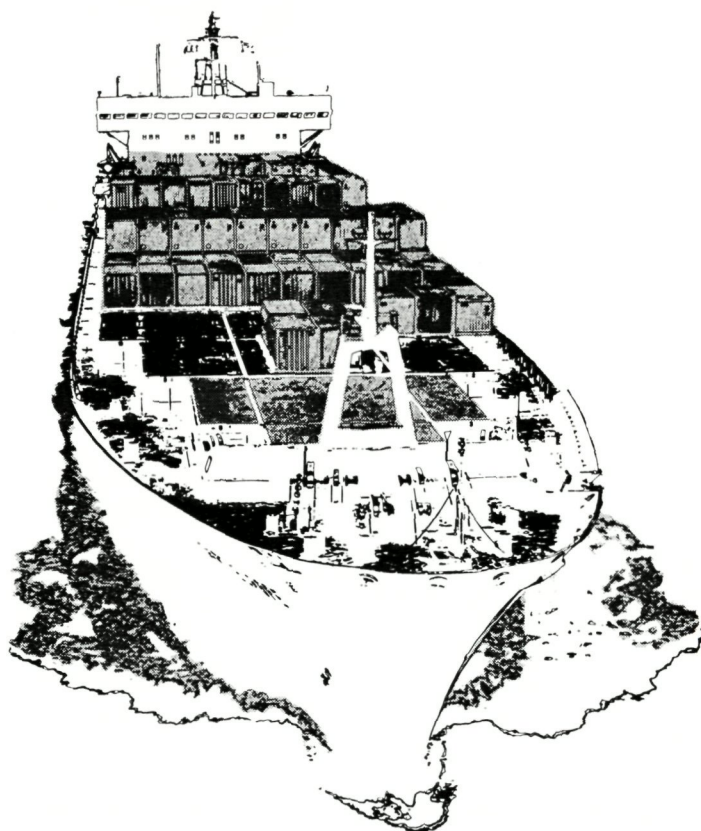
Ook u kunnen wij een voordelige KB-Komfortlening voorstellen.

Wij lenen u het nodige geld tegen interessant tarief. En als KB-cliënt geniet u een verminderd tarief. Zo betaalt u om en bij de 7.000 frank minder op een lening van ongeveer 300.000 frank.

Kies de bank waar u meer aan hebt.



KREDIETBANK



CMB

Armement Deppe

CMB richt zich tot alle economische sectoren en biedt hen een geïntegreerde reeks diensten op gebied van transport. De schepen van CMB en Armement Deppe varen naar 4 continenten, meer dan 120 havens. Reuze-ertsschepen bevoorraden de Belgisch-Luxemburgse metaal-industrie. CMB is eveneens

bedrijvig in diverse aanverwante sectoren van de transport-industrie, en is aldus actief in een uitgebreid gamma activiteiten : expeditie, goederenbehandeling in de haven, maritieme verzekering, luchtexpeditie, wegtransport, onderhoud van containers en chassis, informatieverwerking, reizen en toerisme.

St. Katelijnevest 61 B-2000 Antwerpen Meir 11 - Tel. (031) 23.21.11 - Telex : amian 72304

Marines Militaires étrangères

par le Capitaine de Frégate(R) H. ROGIE

Nous poursuivons notre aperçu sur les marines militaires étrangères par la publication des récentes informations concernant les forces navales des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de l'URSS.

ETATS-UNIS

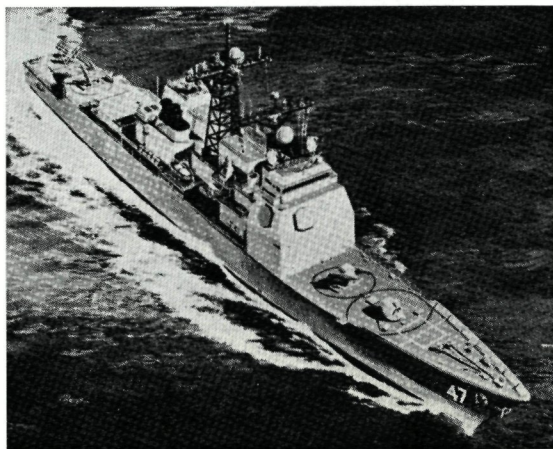
Le programme «REAGAN» pour la Marine

Le budget élaboré pour l'exercice 1982 présenté par l'administration Carter prévoyait pour la Marine 63,8 milliards de crédits, soit 32,33% du budget total de la défense. Pour ce qui concerne les commandes de matériel, il préconisait la construction de 14 navires majeurs, à savoir : 1 SNLE (SSBN) type Ohio, 1 SNA (SSN) type Los Angeles, 2 croiseurs lance-missiles type CG 47 classe Ticonderoga dotés du système «Aegis», 1 frégate ASM type FFG 7, 2 bâtiments de sauvetage ARS, 4 bâtiments de surveillance des océans (T.AGOS), 1 pétrolier ravitailleur d'un nouveau type et le premier des nouveaux transports type AKX destinés au prépositionnement des matériels de la Force de Déploiement Rapide. Il prévoyait aussi de lancer la fabrication de 121 aéronaves. Dès son arrivée au pouvoir, la nouvelle administration Reagan a décidé, face à l'accroissement de la puissance militaire soviétique, d'accroître les dépenses militaires. Pour ce qui concerne la «Navy», M. Winberger, le nouveau secrétaire à la Défense, a pris la décision de modifier la tranche navale 1982 en la dotant de 9,5 milliards d'autorisations de programme supplémentaires ce qui permettrait de construire 2 SNA type Los Angeles au lieu d'un, 3 croiseurs «Aegis» au lieu de 2 et 3 frégates FFG 7 à la place d'une seule.

En même temps, le ministre décidait de réarmer le porte-avions Oriskany, d'entamer la refonte des bâtiments de ligne Iowa et New Jersey et de commencer à financer la construction d'un cinquième porte-avions nucléaire type Nimitz (90 000 tpc) à commander sur un budget ultérieur. Le ministre demandait en même temps une révision du plan à long terme 1982-1986. Ce plan est à l'étude. Ce nouveau budget 1982 va être examiné par le Congrès et va être comme à l'accoutumée sérieusement remanié avant vote définitif.

Lancements de nouvelles unités

Le croiseur CG47 Ticonderoga a été lancé le 25-4-81 aux chantiers Litton de Pascagoula (Mississippi). Il est le premier d'une lignée de grands croiseurs «Aegis» dérivés des destroyers du type Spruance qui seront construits d'ici à 1990.

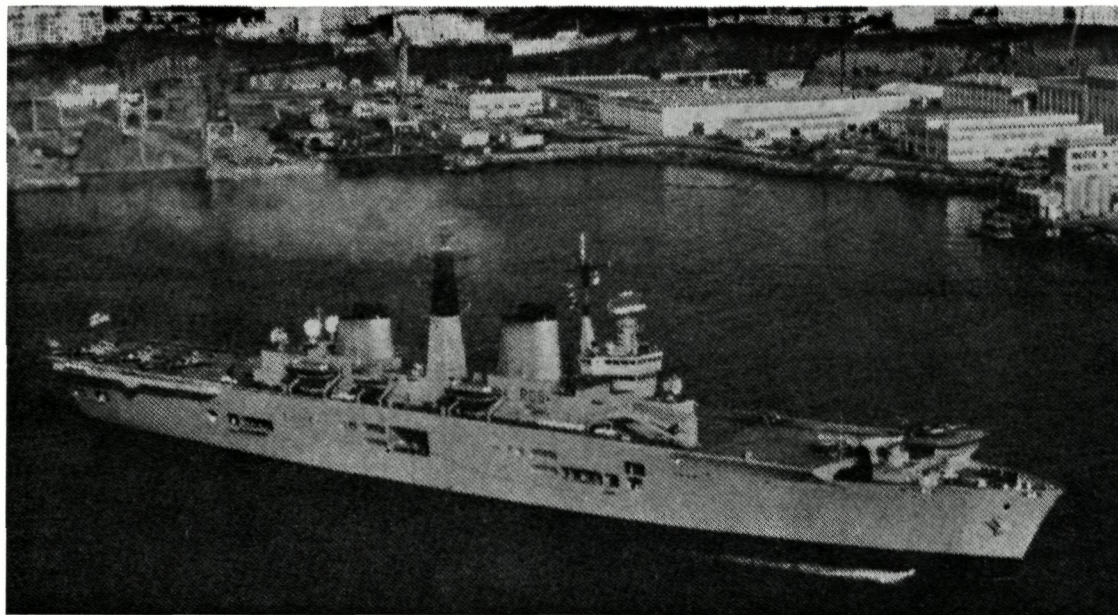


Vue d'artiste du croiseur lance-missiles CG 41 Ticonderoga.

Caractéristiques : 9 000 tpc — turbines à gaz — 32 nœuds — 8 «Harpoon» anti-surface, 2 systèmes surface-air SM-2 MR, 2/127 CA (1 × 2), 2 SATCP «Vulcan/Phalanx», 6 T/ASM (III % 2), 2 hélicoptères LAMPS III. La situation de ce programme est la suivante : CG 47 Ticonderoga à flot, CG 48 en construction (budget 1980) ; CG 49 et 50 (budget 81) commandés, CG 51, 52 et 53 demandés au budget 1982.

Les frégates FFG 14 Sides : FFG 15 Estocin et FFG 16 Clifton Sprague ont été respectivement mises à l'eau les 30-5-81, 10-1-81 et 2-3-81. Elles font partie d'une partie d'une classe qui comprend 45 bâtiments en service, en chantier ou commandés. Trois autres ont été demandées au budget 1982 comme dit plus haut.

Caractéristiques : 3 605 tpc — turbines à gaz — 30 nœuds — «Harpoon»/SM-1 MR, 1/76 CA, 6 T/ASM (III × 2), 2 hélicoptères «Sea Sprite» (LAMPS III «Sea Hawk» plus tard). Quatre frégates de ce type ont été commandées par l'Australie : Adelaïde, Canberra, Sydney et Darwin ; les 2 premières sont en service.



Porte-aéronefs HMS Invincible

GRANDE-BRETAGNE

Le Livre Blanc sur la défense

Le Livre Blanc sur la défense a été présenté le 14 avril dernier au Parlement. Le budget de l'exercice 1981-1982 se monte à 12 274 millions de livres courantes. En francs réels constants, il représente une augmentation de 8% par rapport au budget 1978-1979. Le budget 1981-1982 représente environ 5,2% du PNB estimé ; c'est un taux très voisin de celui de l'exercice. Comme c'est le cas depuis plusieurs années, il est présenté de façon globale et la part de chaque armée n'a pas été indiquée. On peut estimer cependant que celle de la Royal Navy doit, comme les années précédentes, représenter environ le quart des dépenses militaires. Durant l'exercice 1981-1982, le personnel militaire de la Royal Navy, y compris celui des Royal Marines, se montera budgétairement à 74 300 hommes et femmes. La flotte active comprendra 3 SNLE (Renown, Repulse, Resolution), 2 porte-aéronefs (Invincible, Hermes), 1 TCD (Intrepid), 3 SNA, 11 sous-marins classiques, 52 destroyers lance-missiles et frégates, 43 bâtiments anti-mines, 24 patrouilleurs et 25 navires de soutien logistique et auxiliaires. Seront en grand carénage, refonte et réserve : 1 SNLE, le Revenge, 4 SNA, 5 sous-marins, 1 TCD, 10 destroyers lance-missiles et frégates, 1 bâtiment anti-mines.

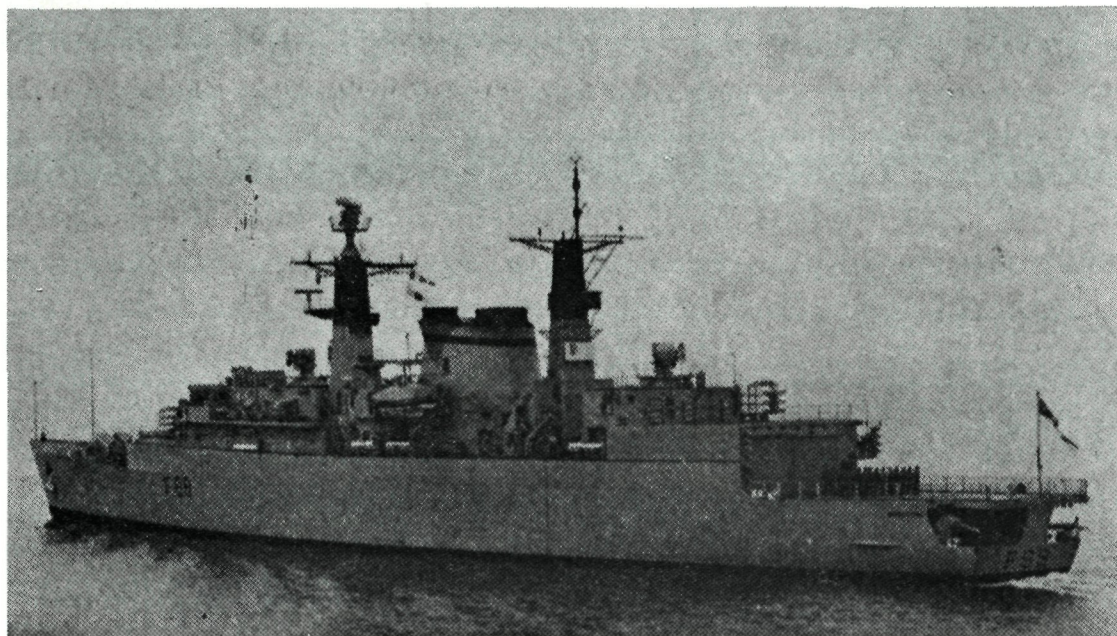
Durant l'exercice 1981-1982 doivent en principe entrer en service : 2 destroyers lance-missiles (Liverpool, Southampton), 1 frégate (Brilliant), 2 patrouilleurs type Castle et 1 chasseur de mines.

Les crédits accordés permettront de poursuivre ou d'achever 3 SNA (Trafalgar, Turbulent, Talent), 2 porte-aéronefs (Illustrious, Ark Royal), 7 destroyers lance-missiles, 4 frégates, 2 patrouilleurs type Castle pour la surveillance de la zone économique et 3 chasseurs de mines.

La Royal Navy n'a pas de programme naval mais

chaque année le «White Paper» annonce les mesures nouvelles qui seront entreprises durant l'exercice budgétaire de référence. Cette année, ce document ne donne pour la première fois aucune information à ce sujet et se contente de signaler que la Navy va en priorité au cours des prochaines années faire porter ses efforts sur le renouvellement de la force océanique stratégique et rappelle les accords signés avec les Américains pour la fourniture des missiles «Trident» dont seront équipés les 4 SNLE qui remplaceront dans les années 90 les 4 Resolution. Le coût total de ces 4 bâtiments, y compris celui de leurs missiles et le prix des installations terrestres de soutien, est évalué à £ 5 milliards.

M. Speed, sous-secrétaire d'Etat à la Navy s'étant fait publiquement l'écho des inquiétudes que cette absence de construction nouvelles pouvait donner sur l'avenir de la flotte de surface britannique et que celle-ci ne soit finalement sacrifiée dans le cadre des plans à long terme de la Défense, a été prié par Mme Thatcher de donner sa démission et les structures du ministère de la Défense remaniées en conséquence. Les craintes exprimées par M. Speed n'étaient pas sans fondement puisque les changements dans le plan décennal de défense annoncés par le ministre M. John Nott prévoient que 9 destroyers lance-missiles et frégates seront désarmés, condamnés ou vendus à l'étranger si un acheteur se présente. L'arsenal de Chatham fondé sous Henri III fermera ses portes et celui de Portsmouth devra considérablement réduire ses activités. En revanche le gouvernement a confirmé la commande du 5^e SNA type Trafalgar ce qui portera, lorsqu'il sera achevé, à 17 le nombre des SNA en service, et la construction d'un nouveau type de frégate moins coûteux que les Broadsword. En résumé il semble que les mesures annoncées si elles doivent entraîner une diminution des forces de surface n'auront finalement que peu d'influence sur le potentiel de la Royal Navy puisqu'elles intéresseront surtout des navires anciens d'un entretien toujours onéreux. Le Royal Navy sera



Frégate HMS Broadsword (photo Navpic)

donc numériquement moins importante qu'aujourd'hui mais elle sera en majorité composée de navires neufs ou récents et elle possèdera une superbe flotte de SNA.

Lancements et essais

Le porte-aéronefs Ark Royal, 3^e et dernière unité du type Invincible, a été lancé le 2-6-81 aux chantiers Swan Hunter de Wallsend-on-Tyne.

Caractéristiques : 18 812 tpc — 28 nœuds — «ski jump» incliné à 12° — 1 système surface-air «Sea Dart» — 12 aéronaves (5 «Sea Harrier», 7 hélicoptères «Sea King» ou autre panachage).

Le second, l'Illustrious, a commencé ses essais. Le F92 Boxer, cinquième frégate du type 22, a été lancé le 17-6-81 aux chantiers navals Scotston de Yarrow. L'état d'avancement de ce programme est le suivant : F88 Broadsword, en service le 3-5-79 ; F84 Battleaxe en service le 28-3-80 ; F90 Brilliant en essais ; F91 Brazen lancé le 4-3-80 ; Boxer à flot depuis le 17-6-81 ; F93 Beaver commandé le 25-4-79.

Caractéristiques : 4 400 tpc — propulsion COGOG — 29 nœuds — 2 systèmes surface-air «Sea Wolf» — 240/CA — 6 T/ASM (III × 2) — 2 hélicoptères WG 13 «Lynx».

Le bâtiment d'intervention sous-marine Challenger a été lancé le 19-5-81 aux chantiers Scotts de Greenock.

Caractéristiques : 7 500 tpc — propulsion : 3 systèmes Voight Schneider — Une tourelle immergeable pour plongée à saturation (300 m) et 1 petit sous-marin

x x x

U.R.S.S.

Nouveau type de croiseurs : UDALOY.

Après les types Kirov et Sovremnyi, un troisième type de croiseurs a récemment commencé ses premiers essais en Baltique. Baptisé un moment Balcom III (!) par l'OTAN, son nom réel est Udaly. Alors que le Kirov à propulsion nucléaire est un grand bâtiment polyvalent, que le Sovremnyi apparaît surtout comme un grand navire à vocation prioritaire antisurface, le nouveau croiseur semble être principalement destiné à la lutte contre les sous-marins. Il est la réponse soviétique aux grands destroyers ASM type Spruance de l'US Navy. Il s'agit d'un bâtiment d'environ 7 600 tonnes, propulsé par quatre turbines à gaz dont le gaz d'échappement s'évacue par quatre cheminées accolées deux par deux comme sur les destroyers type Kashin. Autant qu'on puisse le voir sur les premières photographies qui ont pu en être prises, l'armement de l'Udaly comprend :

— armes ASM :

- 8 missiles SS-N-14 en 2 affûts quadruples ;
- 10 TLT (V × 1) ;
- 2 lance-roquettes RBU 6000 ;
- 2 hélicoptères ASM Hormone (2 hangars à côté à côté à l'arrière) ;

— artillerie :

- 2/100 CA (IA × 2) superposés à l'avant ;
- 4/canons multitudes de 23 mm (VI × 4).

— équipements électroniques :

- 1 radar Don 2 de navigation, 2 radars de veille-air Head Net C, 1 radar Kite Screech associé à l'artillerie de 100, 2 radars Drum Tilt associés à l'artillerie multitudes, 2 radars Eye Bowl de guidage du système SS-N-14 ;
- 1 sonar de coque ou d'étrave à MF, 1 sonar remorqué à MF.

Ce nouveau croiseur tient à la fois des destroyers lance-missiles type Kashin par son mode de propulsion et des frégates type Krivak II par son armement, bien qu'il ne semble pas être doté de missiles surface-air à courte portée SA-N-4 que l'on rencontrait, plus important puisqu'il comprend huit SS-N-14 au lieu de quatre et deux hélicoptères contre zéro.

Canons de moyen calibre dans la marine soviétique

Plus que toute autre marine, celle d'URSS continue à faire très grande confiance aux canons de moyen calibre pour assurer la défense ultime des bâtiments de surface contre missiles et contre avions qui auraient pu franchir les dispositifs de défense directe ou indirecte (par contre-mesures).

L'inventaire des matériels actuellement en service sur les plus récents navires soviétiques paraît être le suivant :

- 57 mm, en affûts simples, doubles, ou quadruples : 70 ou 80 calibres ; 120 coups/minute ; 9 à 12 km de portée, 5 à 6 km d'altitude CA ;
- 37 mm en affûts doubles : 63 calibres ; 130 coups/minute ; 8 km de portée ; 5 km d'altitude CA ;
- 30 mm en affûts doubles : 65 calibres ; 500 coups/minute ; portée (peut-être) de 4 km ;
- 25 mm en affûts doubles ; 80 calibres ; 300 coups/minute ;
- 23 mm en affûts sextuples ; 3 000 coups/minute (les portées des 25 et 23 ne sont pas connues de nous).

Il est à souligner que ce dernier système d'armes est en réalité le premier CIWS (Close In Weapon System) en service dans le monde et qu'il équipe les Kara, Kresta II, Kiev, et en dernier lieu le Kirov.

(1) Balcom = Baltic command ; Balcom I = Kirov ; Balcom II = Sovremnyi ; Balcom III = Udaloy ; Balcom IV = corvette type Koralle de la RDA.

EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

BON MARCHE MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 50 F., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 F. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



Postzegelnieuws

Marineschilders en Filatelie (III)

Door Eerste Meester Chef. A. Jacobs

Dat veel scheepskapiteins kunstenaarsbloed in de aderen hadden is een feit. Een van hen was een zekere Hastings (1794-1828), een Britse marineofficier die wegens weigering van bevel uit de Navy werd gezet en naar Griekenland trok waar hij het bevel kreeg over het korvet «Karteria». Hij was niet alleen een bekwaam zeeman, maar ook een verdienstelijk kunstenaar. Getuige hiervan het scheepsportret dat in het Griekse Nationaal-Historisch Museum hangt. (Griekenland Yvnr. 1047).



Yv. 1047

Rond deze tijd was het gebruikelijk dat alle reders of eigenaars die iets of wat te betekenen hadden, in hun kantoren portretten hingen van hun schepen. Veel schilders boden de directeur of gezagsdragers van de belangrijke rederijen hun diensten aan.



Yv. 1045

Verdienstelijk werk op dit gebied leverde Jozef Roux (1765-1835), in Marseille werkzaam. Veel kapiteins vaarden een allesbehalve voordelige koers langs Marseille om, alleen om hun schip door de bekende Roux of later door een van zijn zonen te laten schilderen. Griekenland herdacht deze illustere schilders door een reeks zegels uit te geven met de afbeeldingen van de aquarels van de «Leonides» van de reder Apostolus van Psara, de «Pericles» gebouwd door P. Gravalos en de «Terpsichore». (Griekenland Yvnr. 1945).

Een zegel van Paraguay (Yvnr.) toont hoe piraat Bavastro voor de Franse kust twee Britse schepen kaapt met zijn schip de «L'Intrepide». De oudste zoon van de bekende meester, Mathieu Antoine Roux (1799-1872); schilderde de Franse driemastbark «Fan-

ny» in 1832. De jongste zoon François Geoffroy Roux konterfeitte het eerste stoomfregat «Gomer» (Congo Brazaville Yvnr. Ai. 219)).

Een andere beroemde figuur in Marseille was Michèle Felice Corne (1762-1845). Van zijn hand zijn vooral bekend «Ship John of Salem», «Captain Cook cast away on cape Cod» en de «Mount Vernon», waaraan Paraguay een zegel wijdde.

Met dezelfde «Mount Vernon» zeilde Corné in 1795 van Marseille naar Salem. Het schip was 30,4 m. lang en had 20 stukken licht geschut. Dit was geen overbodige luxe in deze gouden tijd voor zeerovers, waarmee om de haverklap strijd moest worden geleverd om de goederen ter bestemming te krijgen.

Rond 1870 was kapitein V. Ivankovic in Triest druk doende naam te maken als marineschilder; van zijn penseel zijn ondermeer de «Sela» (320 ton), de bark «Eber» (775 ton) en de bark «Tare» (820 ton). Deze drie schilderijen hangen in de musea van Orebic en Dubrovnik en staan afgebeeld op Joegoslavische postzegels (Yvnr. 1230 - 1231, 1232).



Yv. 1230



Yv. 1231

Engeland gaf in deze periode weer de toon aan. Namen die hier op de voorgrond treden zijn William John Huggins in London, John Ward in Hull, en William Clark in Greenock. In Liverpool borstelde Sa-

muel Walters een belangrijk aantal werken bij mekaar waaronder de «Elisabeth Grange», dat hij in 1865 tot stand bracht (Paraguay Yvnr. 735).



Yv. 1232

Ook de Duitsers lieten zich niet onbetuigd en kunstenaars zoals Justus Harmen Fedeler (1799-1858) met zijn «Flussdampfer Bremen» en zijn zoon Carl met de «Humboldt» wierpen zich op als voorname kunstenaars. Pollack schilderde de «Deutschland» (Paraguay Yvnrs 1525 - 1526).



Yv. 1525



Yv. 1526

Toen tijdens de eeuwwisseling de staten die iets te betekenen hadden op zeevaartgebied zich manifesteerden, stonden in al deze landen de kunstenaars klaar om al deze maritieme glorie op doek te brengen. Zo vernoemen wij in de eerste plaats de Griek Bolonikis (1839-1907) die de zeeslag van Salamis vereeuwigde (Griekenland Yvnr 428).

Voorals bekend als zeilschipschilder is de Portugees Roque Cameiro (1864-1935) die de vloot van Pedro Alvares Cabral op weg naar de ontdekking van

Brazilië in beeld bracht. De Amerikaan William James Aylward maakte een schilderij van de «Constitution» die in 1797 in Boston van stapel liep. In 1812 kreeg het de bijnaam van «Old Ironsides» omdat beweerd werd dat het hout van het schip zo hard was, dat geen kogel er door kon.

Ook de Russische schilders lieten van zich horen. Nicolai Konstantinowitch Rerich (1874-1947) schilderde in 1901 een doek dat hij «Gasten van overzee» noemde.

In Duitsland zou vooral Hans Bohrdt (1857-1945) de vloot verheerlijken. In 1920 kwam het werk «Schullschiff Grossherzogin Elisabeth vor Cuxhaven» tot stand. Het schip mat 1260 BRT, was 92 m. lang, 11,9 m. breed en had een bemanning van 180 à 200 koppen (Paraguay Yvnr Ai 740).



Yv. A6 740

Paraguay wijdde ook een zegel aan het werk van Montague J. Dawson (1895-1973) waarop een brits en een Amerikaans fregat tijdens een gevecht staan afgebeeld.

Ondanks de ontwikkeling van de fotografie blijft de vraag naar schilderijen met scheepsmotief groot. Wie daar goed blijft op inspelen is Bernard Gribble (geb. 1872). Hij schilderde de tot de verbeelding sprekende redding van het lichtschip «Daunt» dat zich in 1936 door de storm had losgeslagen. Slechts na 63 uur wroeten lukte de reddingsboten en de destroyer «Tenedos» er in de acht bemanningsleden te redden (Ierland Yvnr 303).

De Franse Compagnie Delmas Vieljeux zorgde bij Zeide Cadinouche voor brood op de plank. Hem werd immers opgedragen de ontwikkeling van de rederij in beeld te brengen. Hij aquareelde achter-eenvolgens de «Jean Guiton» (98 ton, 37 m. lang, 4,8 m. breed), de «Belgrano» (2131 ton) en de «Lucie Delmas» (11023 brt, 166 m. lang, 21,2 breed).

Dit laatste schip werd in 1973 verkocht aan Iran en omgedoopt tot «ARYA SARA».

Lean Zeytline (1885) schilderde de welbekende «Pamir» die in 1957 tijdens zijn 6e Zuidamerikaanse vaart in de storm bleef. In 1909 schilderde Johannes Holst (1880-1965) de even bekende «Preussen» die in 1910 jammerlijk voor Dover strandde (Paraguay Yvnr. 736 A6).

De «Gorch Foch II» werd vereeuwigd door Meinrich Stroh (geb. 1937) (Paraguay Yvnr. 739 A6). Emilio Biggeri is een Argentijns schilder geboren in 1907 wiens werken wij regelmatig op postzegels



Yv. Aé 739

tegenkomen. Zo zijn ondermeer van zijn hand de «Invencible», de «Carmen», de «Julietta», de «Rio de la Plata», de «General Brown» en de «Libertad». (Argentina Yvnr. 957 - 898 - 818 - 801 - 793). Voorwaar een indrukwekkend aantal geselecteerde werken!



Yv. 801



Yv. 812



Yv. 1674



Yv. 1762

Ook de Fransman Roger Chapelet (geb. 1903) was de auteur van heel wat werken waar de Franse posterijen en de voormalige Franse koloniën dankbaar gebruik van maakten. Zo kan men ondermeer volgende schepen bewonderen op postzegels: een galjoen uit de 16e eeuw, een koopvaardijship uit de 17e eeuw, een fregat uit de 18e eeuw en een Brigg uit de 19e eeuw (Republic Gabon Yvnr. Aé 32 - 33 - 34 - 35).

Vier Franse zeilschepen staan afgebeeld op een reeks uit Dahomay: de «Esmeralda», de «Suzanne», de «Marie Alice» en de «Antoinette» (Yvnr. Aé 55 - 56 - 57 - 58). Frankrijk pakt uit met een zegel van de «Antoinette» (Yvnr. 1674).

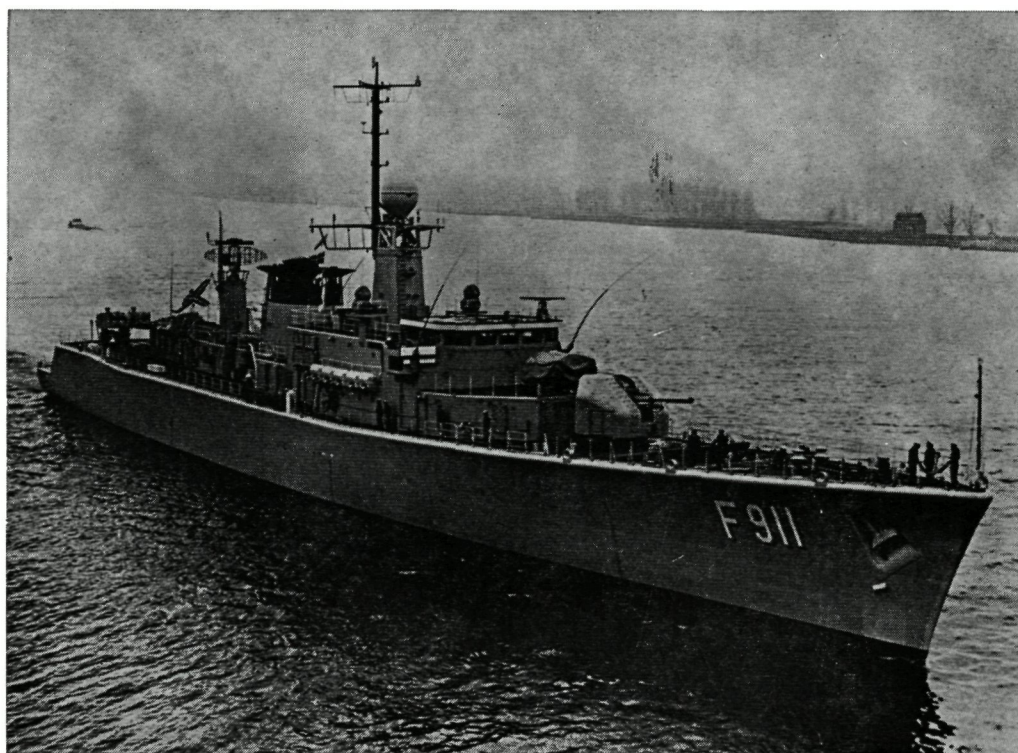
Ook het zeilschoolschip «La Melpomène» kwam in aanmerking voor een postzegel (Frankrijk Yvnr. 1862), evenals de vijfmastbark «France II» (Frankrijk Yvnr. 1762).

EINDE

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas» ?

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031 / 27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

Alexandrie : Six hommes contre deux cuirasses

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Méditerranée, fin de l'automne 1941. Pour la Royal Navy, la situation commence à devenir précaire. La flotte britannique du Proche-Orient, après une série de lourdes pertes, ne compte plus que deux grosses unités : les cuirassés «Queen Elizabeth» et «Valiant». Ils rejoignent à toute vapeur le port d'Alexandrie, pour y chercher refuge derrière ses ouvrages défensifs.

Depuis l'été, l'objectif primordial des Anglais en Méditerranée était l'anéantissement des convois allemands et italiens transportant les troupes de l'Axe qui combattaient en Afrique du Nord sous les ordres de Rommel. Face à cette situation, en automne, les Allemands transfèrent un nombre important de sous-marins de l'Atlantique en Méditerranée avec mission de protéger ces convois et d'assurer l'arrivée des renforts réclamés par Rommel.

Les U-Boote s'étaient déchainés. Le 13 Novembre, le plus grand porte-avions britannique en Méditerranée, l'«Ark Royal» était torpillé au large de Gibraltar. Douze jours plus tard, le corps de bataille de la flotte d'Alexandrie comprenant les cuirassés «Queen Elizabeth», «Valiant» et «Barham» était à la mer entre la Crète et la Cyrénaïque, lorsque le sous-marin U-335, lieutenant de vaisseau Tiensenhausen, franchissant hardiment l'écran des destroyers anglais vint jeter une gerbe de quatre torpilles dans les flancs du «Barham». Trois au moins des torpilles firent but entre la cheminée et la tourelle 3 du cuirassé dont les soutes explosèrent et qui chavira en moins de dix minutes dans un immense nuage de fumée jaunâtre.

Un mois plus tard encore, dans la nuit du 18 au 19 Décembre, les croiseurs de Malte s'engageaient dans un champ de mines en tentant d'intercepter un convoi de ravitaillement de Rommel dans les parages de Tripoli. Le croiseur «Neptune» et le destroyer «Kandahar» furent coulés, les croiseurs «Aurora» et «Penelope», sérieusement avariés.

Alexandrie, repaire impénétrable

Après cette série de revers successifs, la Royal Navy avait besoin de temps pour reprendre son souffle. Quel havre plus sûr que le port d'Alexandrie pour panser ses plaies et se refaire des forces ?

Il est merveilleusement bien protégé et étroitement surveillé.

A 30 milles déjà, au nord-ouest de la base, les Anglais ont mouillé un champ de mines de plusieurs milles. A six milles de l'entrée du port sont mouillés plusieurs champs de mines circulaires, avec amorçage à distance. Ils ont 10 mètres de profondeur. Les câbles d'un système d'alarme automatique flottent, serrés, devant la rade. En outre, les nombreux bancs de sables qui la bordent forment autour de celle-ci un obstacle naturel ; ils ne laissent pas le choix de la route aux navires qui approchent. Ceux-ci sont obligés de suivre un chenal bien déterminé et surveillé de près.

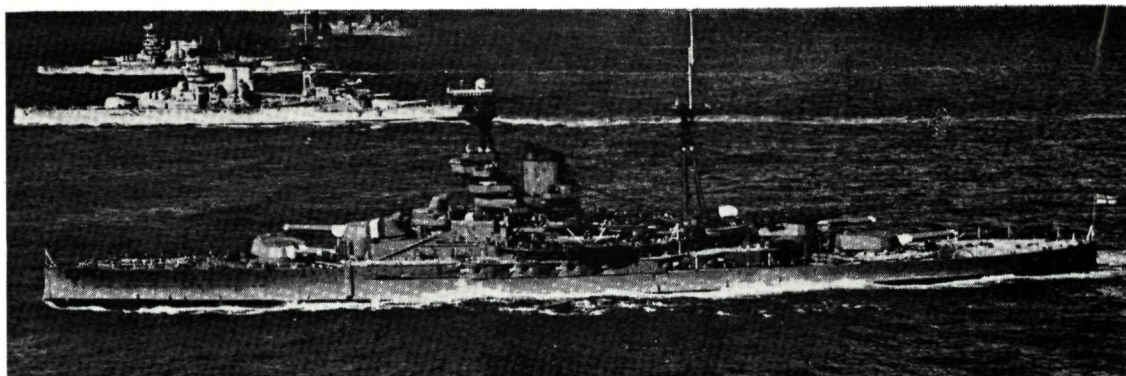
Le grand bassin du port — poste d'amarrage normal de la flotte de la Méditerranée — est séparé de la pleine mer par le large môle ouest, long de plusieurs kilomètres, et un môle est, plus court. La brèche entre les deux môles, de 200 mètres à peine, constitue l'entrée du port. Elle est entièrement barrée par trois épais filets d'acier.

En outre, des gardes-côtes patrouillent, jour et nuit devant l'entrée du port ; à intervalles irréguliers, ils lancent des grenades sous-marines devant les barages. Tout un dispositif de surveillance par mer, air et terre, de batteries côtières et d'ouvrages fortifiés protège les alentours d'Alexandrie sur des kilomètres carrés. De nombreuses batteries de D.C.A., des tours de guet sont réparties dans toute la zone portuaire et, particulièrement, sur les môles. De nuit, la baie est prise sous le feu d'innombrables projecteurs rotatifs, à plusieurs kilomètres en mer.

Le «Maiale»....

Bref, la forteresse imprenable, le repaire impénétrable ! C'est du moins ce que pensaient les Anglais. Ils avaient tort. La «Decima M.A.S.» allait se charger de leur prouver.

La «Decima M.A.S.», c'est XIème flotille M.A.S. de la marine italienne. Ses initiales sont celles d'une devise latine imaginée par le poète Gabriele d'Annunzio : «Memento audere semper» («Souviens-toi d'oser toujours»). Les marins qui s'y engagent —



Les vétérans de la Royal Navy : «Resolution», «Queen Elizabeth», «Barham»

toujours dans le plus grand secret — seront par la suite surnommés «les hommes torpilles».

L'engin grâce auxquels les Italiens parviendront à pénétrer dans le port d'Alexandrie est une invention de leur crû : le «maiale», c'est à dire le cochon.

Il s'agit d'une torpille de 5,50 m. de long, munie de deux sièges pour les pilotes, pouvant naviguer et plonger à la façon d'un sous-marin. Mue par un moteur électrique pratiquement silencieux, elle peut atteindre une vitesse de 4 km./heure. Son rayon d'action est d'environ 16 km, elle peut plonger jusqu'à trente mètres.

Sa partie avant est un cône explosif muni d'un détonateur avec un mécanisme d'horlogerie. Il s'enlève aisément à l'aide d'une vis à oreilles. Au moyen d'un filin passant dans un anneau se trouvant à sa pointe, soit sur son corps, ce cône peut alors être fixé n'importe où.

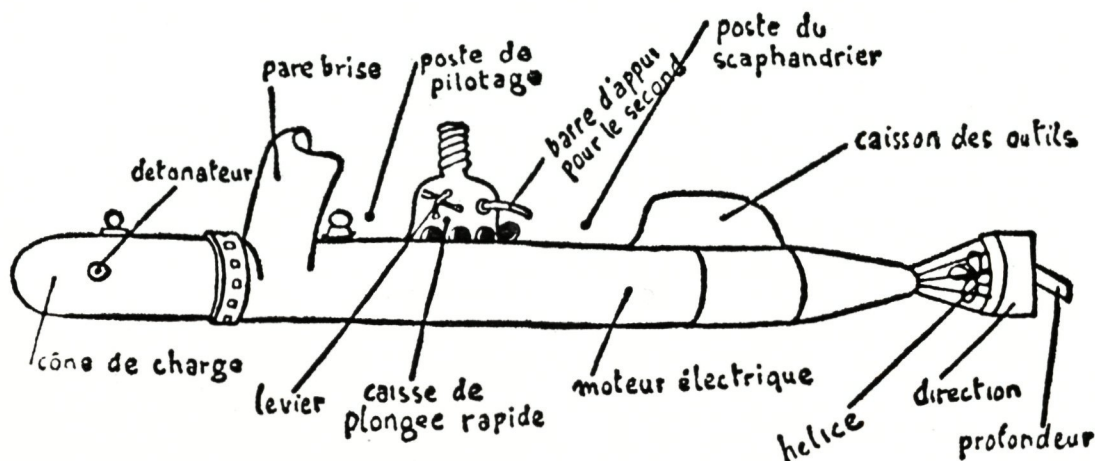
La partie médiane de la torpille est un réservoir de compensation qui permet la plongée et la remontée en surface. Les instruments de pilotage et les accessoires sont abrités sous un capot. Les accus et les moteurs sont fixés derrière le siège du pilote, ainsi qu'un réservoir de plongée instantanée qui fonctionne à l'aide d'air comprimé.

Le dossier du second siège sert également de coffre à outils. Il renferme le matériel essentiel pour les hommes-torpilles : cisailles, crampons pour fixer le cône de charge à la coque du navire à couler et cric à filet à air comprimé. Sur leur scaphandre, les deux hommes d'équipage portent l'appareil Davis, appareil respiratoire breveté en Angleterre et fabriqué sous licence en Italie. Il permet de demeurer environ six heures sous l'eau. Pour le transport dans le secteur opérationnel, les «maiales», enfermées dans des réservoirs étanches, sont fixées à la coque d'un sous-marin.

C'est avec ces engins, super-sophistiqués pour l'époque, que la «Decima M.A.S.» va se lancer à l'assaut du port d'Alexandrie.

Le commandant de la «Decima M.A.S.» est le prince Valerio Borghèse.

Descendant du pape Paul V, prince de Rossano, Sulmosa et Monte Compatri, quatre fois duc, six fois marquis, treize fois comte, baron et seigneur, Junio Valerio Borghèse fut le dernier des corsaires modernes. Cet illuminé, ce stratège fou et méticuleux qui viola les rades d'Alger, de Gibraltar, de la Sude, de Mersin, d'Alexandrie, qui coula aux Alliés 265.352 tonnes de navires, qui refusa l'armistice



La «Maiale» ou cochon sous-marin.

signé par Badoglio, rejoignit Mussolini aux derniers jours du fascisme, rallia sous ses drapeaux 20.000 volontaires, et obtint à la fois des Allemands et des Américains les honneurs de la guerre, n'est à l'époque que capitaine de corvette.

Commandant du sous-marin «Scire», il connaît bien les problèmes des engins d'assaut pour avoir accompli trois missions sur Gibraltar. Et c'est tout naturellement à lui que pense le haut-commandement de la marine italienne pour prendre la succession du commandant Moccagatta, chef de la «Decima M.A.S.», tué en opérations devant Gibraltar en Juillet 1941.

Le plan de Borghèse

Pour la mission d'Alexandrie, Borghèse a dressé son plan. Le sous-marin «Scire» transportera les «maiali». Trois torpilles tenteront de pénétrer dans le port : la première, avec le lieutenant de vaisseau Durand de la Penne qui dirigera l'opération. Avec son équipier, le sous-officier scaphandrier Emilio Bianchi, il attaquera le «Valiant». L'ingénieur du Génie maritime Marceglia et le quartier-maître de 2e classe Spartaco Schergat s'occuperont du «Queen Elizabeth». Le capitaine Martelotta et le sous-officier scaphandrier Marino devaient attaquer le porte-avions «Formidable».

Alors que se poursuit l'entraînement des hommes-torpilles, une section spéciale de la Marine italienne construit, à l'aide de cartes, de croquis et photos aériennes, une maquette du port d'Alexandrie, grâce

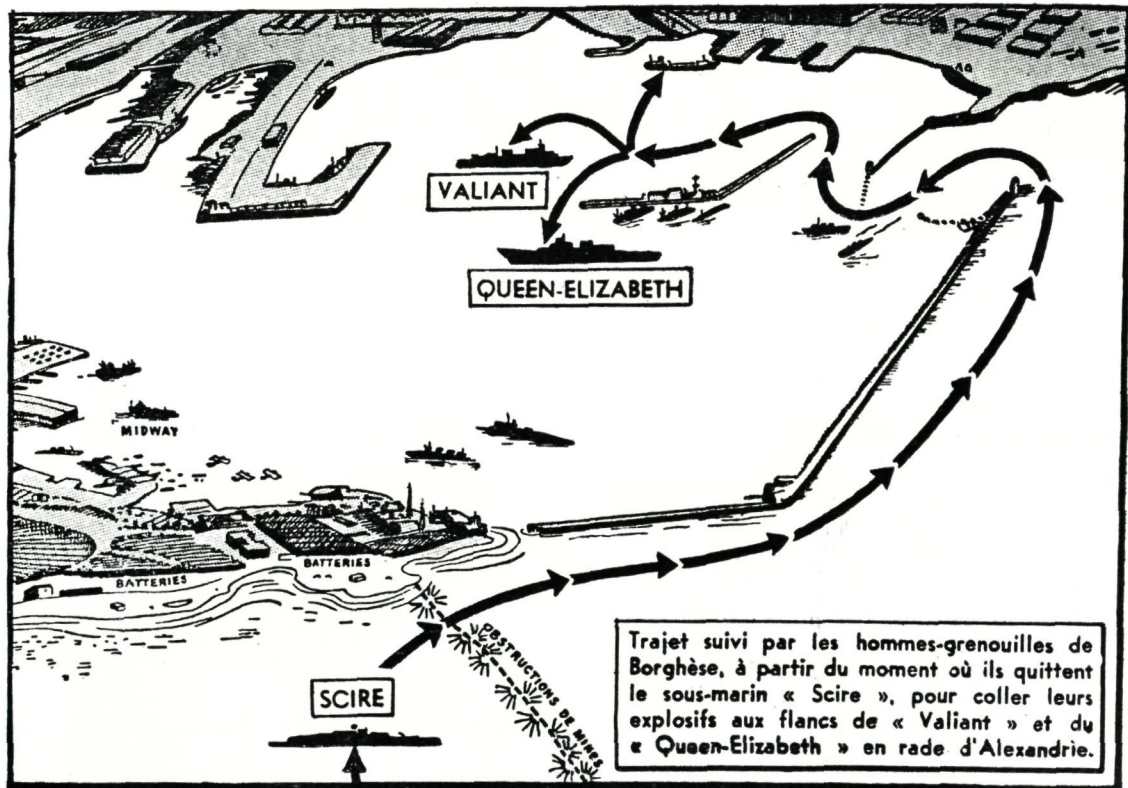
à laquelle il est possible d'établir un plan d'attaque minuté.

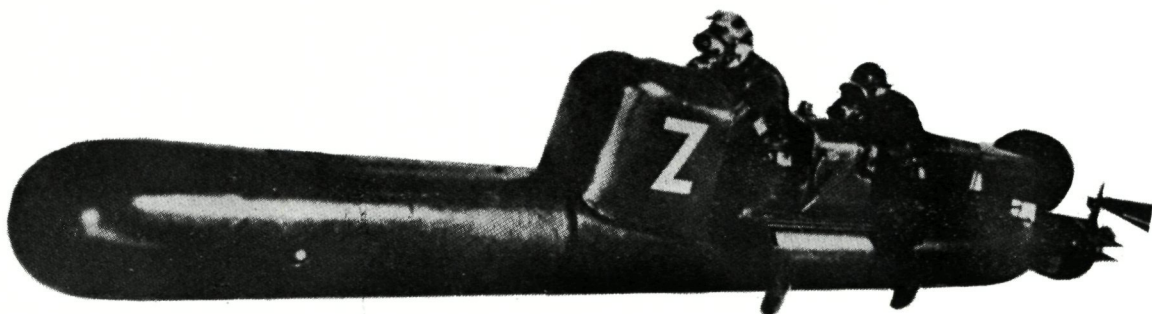
Les bulletins météorologiques et hydrographiques sont épluchés minutieusement, ainsi que les rapports des agents secrets italiens en activité à Alexandrie. Leurs informations concernant les points faibles de la sécurité du port sont de la plus haute importance pour les hommes de Borghèse qui, leur mission accomplie, doivent débarquer et se cacher en territoire ennemi.

Le 3 Décembre 1941, les derniers préparatifs terminés à la base navale de la Spezia, le «Scire» quitte le port, avec trois réservoirs vides collés à sa coque. Officiellement, le bruit court que le submersible part pour un exercice d'entraînement. Les torpilles sont chargées à bord d'un ferry-boat qui lève l'ancre, discrètement, à la tombée de la nuit.

Le «Scire» arrive à l'île de Léros six jours plus tard. Les prévisions météo sont bonnes, la phase de la lune est favorable. Le 14 Décembre, le submersible quitte Léros, les hommes-torpilles à son bord, et met le cap sur Alexandrie. En cours de route, le temps change brusquement et le «Scire» doit lutter contre une mer démontée. Mais le mécanisme est enclenché, il est trop tard pour faire demi-tour. Le temps d'ailleurs se remettra bien vite.

Le 18 Décembre, à 18 h.40, le «Scire» fait surface à 1,3 mille au nord du feu du môle d'Alexandrie, émergeant juste assez pour permettre l'ouverture du panneau du kiosque. Il fait un temps idéal, nuit noire, mer calme, ciel serein. Devant lui, dans le





Le «maïale»

black-out de la guerre, le port étend ses digues, ses bassins, ses grues, ses secrets. Peu à peu le regard s'habitue aux ténèbres et on finit par distinguer, au cœur de la nuit, deux silhouettes plus noires encore : celles des cuirassés «Valiant» et «Queen Elizabeth», les mastodontes de l'escadre de la Méditerranée, défenseurs des convois alliés vers Malte. A 20 heures, les hommes-grenouilles sortirent du kiosque en tenue de combat. Le commandant, Valerio Borghèse, était là, impatient et heureux, et furieux aussi de ne pas pouvoir plonger avec ses gars. En passant devant lui, les hommes en combinaison étanche, palmes aux pieds, poignards à la ceinture, le saluèrent et dirent :

— Commandant, donnez-moi le coup de pied qui porte bonheur !

Cela faisait partie du rituel. A chaque mission de la Xe Flotille M.A.S., son chef jetait ses hommes à la mer d'un vaste et fraternel coup de pied au derrière : ces héros aimaient commencer leur travail par ce geste que l'on réserve généralement aux lâches !

La chance sourit aux audacieux

Les hommes-grenouilles prirent place sur leurs «cochons de mer», la tête seule émergeant de l'eau, appareil respiratoire en fonction, et filèrent vers les barrages. A quelques dizaines de mètres, ils entendirent soudain des voix : celles de marins anglais qui patrouillaient devant la rade à bord d'un garde-côte.

Ils s'arrêtèrent, ouvrirent leurs boîtes de ration — des tuyaux hermétiques contenant des aliments comprimés — et se mirent tranquillement à dîner : ils étaient en avance sur l'horaire.

Puis, ce fut l'heure. Les hommes de Borghèse à cheval sur leur engin, poussèrent le levier d'immersion, entrèrent dans l'eau noire. En plongée, sans pouvoir dépasser deux nœuds, ils commencèrent à longer les filets de protection du port pour tenter de les forcer ou de trouver une ouverture. Des charges explosives étaient accrochées aux filets. Les cisailles à air comprimé font trop de bruit pour pouvoir être utilisées là. Alors, ils refirent surface pour, éventuellement, tenter de passer par dessus les filets.

Il était minuit, lorsque tout à coup, un ronronnement emplît les profondeurs de la mer. Les Italiens virent les filets s'ouvrir miraculeusement devant eux comme un rideau de théâtre. Un navire de transport et trois contre-torpilleurs rentraient à Alexandrie. Les Italiens prirent leur sillage au plus près, les suivir-

rent en immersion, tremblants d'être distancés. Ils passèrent. Derrière eux, les filets se refermèrent. Ils étaient dans la place.

Bientôt, ils se séparèrent. La Penne et son coéquipier Bianchi, partirent vers la gauche en direction du «Valiant», tandis que les deux autres torpilleurs dérivèrent un grand arc de cercle autour du petit môle vers leurs objectifs et se perdaient dans la nuit.

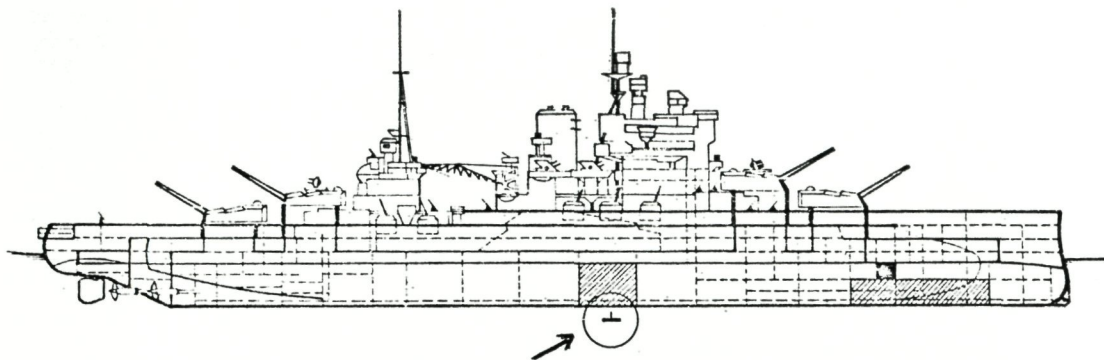
La Penne se faufila entre les unités de la flotte française internées là, passa devant le croiseur «Lorraine» et s'approcha du «Valiant». A quelques dizaines de mètres du croiseur, il se heurta au filet qui le protégeait. Les deux hommes firent passer leur engin par dessus celui-ci et s'approchèrent de l'ombre géante.

Il était deux heures du matin, lorsque leur «cochon» fit surface prudemment. Ils se trouvaient à quelques mètres du «Valiant». C'est alors que se produisit le premier drame. Les deux hommes avaient quitté leur torpille pour se livrer à une inspection du navire à quatre ou cinq mètres de profondeur, lorsque celle-ci coula brusquement, tout en continuant sa marche en avant... Elle descendit irrésistiblement vers le fond, se déséquilibra et s'immobilisa dans la vase, à 17 mètres de la surface.

Le Penne demanda à Bianchi d'aller voir ce qui se passait et attendit, en surface, qu'il revînt lui donner des nouvelles de la torpille. Des minutes s'écoulèrent qui durèrent des siècles. Bianchi ne revenait pas. La Penne plongea à sa recherche. Sans succès. Bianchi avait dû s'évanouir, s'être noyé, perdu dans toute cette ombre. La Penne se retrouvait seul. Il tenta de remettre l'engin en marche et aperçut que l'hélice était bloquée par un filin.

Le «cochon» mesurait six mètres de long et il était pris dans la vase mouvante, gluante d'Alexandrie. Impossible pour un homme seul de la remorquer. Alors, posément, la Penne démonta la tête explosive de la torpille et, moitié nageant, moitié se traînant dans la vase, il remorqua ses trente kilos de tolite tout en cherchant à tâtons la coque du cuirassé anglais. Il ne voyait rien, la vase montait, compacte, gluante. La sueur coulant de son front dans son masque, l'aveuglait.

La bagarre dura quarante minutes. L'effort était surhumain, la solitude terrible. L'Italien était prêt à renoncer, au bord de l'évanouissement, épuisé, lorsque sa tête heurta brutalement une masse dure.



Comment on peut couler un sous-marin, au moyen d'une charge explosive bien placée. Coupe du «Queen Elizabeth».

Il la tâta: sous les doigts il sentit le métal hérissé de coquillages et d'algues. Il répara un énorme bourrelet d'acier: c'était la quille de roulis du «Valiant». Un quart d'heure plus tard, la charge était fixée sous le cuirassé. L'Italien actionna le mouvement d'horlogerie de la bombe et, à la nage, il s'enfuit dans le noir.

Le premier «cochon» coula

Epuisé par cet effort, il fit surface quelques instants plus tard et se débarrassa de son appareil respiratoire. Ranimé par l'air frais, il nagea vers la terre. Tout à coup un grand remue-ménage se produisit à bord du «Valiant». Coups de projecteurs, éclats de voix, gens qui couraient sur le pont, quelques rafales de mitrailleuses. Découvert pour découvert, la Penne se hissa tant bien que mal sur le corps mort auquel était attaché la chaîne du cuirassé, où il eut la surprise de retrouver Bianchi qui s'y était réfugié après avoir perdu la «Maïale».

Une vedette anglaise vint cueillir les deux hommes et les conduisit à terre pour un interrogatoire. Rien à en tirer. Les deux Italiens remirent leurs papiers militaires, mais se refusèrent à répondre aux questions. Mais l'amiral Cunningham qu'on avait réveillé à quatre heures du matin pour l'informer de l'incident, donna l'ordre de les ramener à bord du «Valiant» et de les enfermer au plus profond du navire.

Peut-être se décideront-ils à grave pour son navire.

La Penne et Bianchi furent enfermés dans la soute à munitions, sous laquelle la charge avait été placée.

Dix minutes avant l'explosion La Penne demanda à parler au commandant et l'informa qu'il ne pouvait plus sauver son bâtiment, que celui-ci allait bientôt sauter et qu'il y aurait lieu de le faire évacuer d'urgence.

— Où sont les charges, demanda le capitaine de vaisseau Morgan, commandant du «Valiant».

Silence. L'Italien fut reconduit dans la soute à munitions. Cette fois, son compte était bon. Quelques effroyables minutes d'attente et ce fut l'explosion attendue. Il était six heures du matin. Le «Valiant» se souleva, prit aussitôt de la bande et retomba à plat au fond de la rade.

Mission accomplie !

Miraculeusement épargné, Durand de La Penne remonta sur le pont. Plusieurs marins anglais s'y trouvaient encore, qui le saluèrent. Se dirigeant vers la poupe, il aperçut le commandant Morgan, son regard rivé sur lui, tandis que son navire coulait. Le soleil se levait sur le «Queen Elizabeth». Au même instant, le navire explosa. Il s'échoua lui aussi sur le fond du port.

Cela, c'était le travail de l'équipe Marceglia-Schergat pour qui dans l'ensemble tout s'était déroulé conformément aux plans. La tête explosive du «cochon», avait pu être détachée et fixée par un câble amarré aux deux quilles de roulis du «Queen Elizabeth». Puis, les deux hommes avaient réenfourché leur engin et s'étaient dirigés vers la terre. Après avoir détruit la «maïale» et s'être caché pendant quelques heures dans les rochers, ils réussirent à gagner Alexandrie et, même, à prendre le train pour Rosette devant laquelle il avait été prévu que le sous-marin italien «Topazio» croiserait pendant deux nuits consécutives avec l'espoir que les survivants du raid parviendraient à dérober quelque embarcation pour le rejoindre.

Marceglia et Schergat échouèrent de peu dans leur tentative. Ils furent cueillis par la police égyptienne au moment où ils regagnaient le rivage.

La troisième équipe, Martelotta-Marino, devait attaquer le «Formidable». Leur «maïale» faillit être éperonnée par l'un des torpilleurs anglais au moment d'entrer dans la rade. Ils en furent quitte pour une forte émotion. Mais la chance, décidément, n'était pas avec eux. Le porte-avions n'était pas dans la rade. A défaut, ils allèrent fixer la tête de leur «cochon» sous la coque d'un grand pétrolier, le «Sagona», à côté duquel le destroyer «Jervis» était ancré pour faire son plein de carburant. Le «Sagona» sauta et le «Jervis» en eut pour un mois de bassin de radoub. Mais les deux hommes furent arrêtés aux grilles du port alors qu'ils tentaient de s'évader.

Ainsi pour le prix de six prisonniers, les Italiens avaient infligé à l'escadre britannique de la Méditerranée les plus graves dommages qu'elle eût subis depuis le début des hostilités. C'était un coup très dur porté à la fois à l'orgueil national (deux cuirassés de Sa Majesté coulés dans un port sous contrôle britannique !) et à l'ensemble de la straté-

gie de l'Amirauté. Tant que les deux énormes blessés resteraient en cale sèche, cela signifierait, en effet, l'affaiblissement des convois alliés partis de Gibraltar, celui de la défense de Malte et, par contre-coup, une sécurité plus grande pour les navires qui ravitaillaient depuis l'Italie et la Grèce l'Afrika Korps de Rommel.

L'amiral Cunningham, qui arborait sa marque de commandant en chef sur le «Queen Elizabeth» écrivait à Winston Churchill :

— Nous ne savons pas comment l'ennemi est parvenu à pénétrer dans le port. Maintenant, tout le monde est pris d'hystérie chaque fois que, dans la nuit, on voit quelque chose flotter dans la rade ou que l'on entend un bruit suspect sous la coque d'un bâtiment. Mais il faut admirer le sang-froid de ces Italiens....

Un secret bien gardé

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, cette grande victoire navale italienne passa presque inaperçue. Tant du fait du petit nombre des assaillants que du soin jaloux avec lequel les Anglais s'efforcèrent de dissimuler ce revers.

Comme aucun des six exécutants n'était revenu ou n'avait donné de ses nouvelles, on demeura dans l'expectative en Italie. On envoya des avions prendre des photos de la rade d'Alexandrie et l'on constata que le «Valiant» et le «Queen Elizabeth» étaient toujours là et paraissaient intacts. En effet, les photos prises à la verticale empêchaient de voir que les deux navires s'étaient enfoncés plus bas que leur ligne de flottaison. Comme ils n'avaient pris pratiquement aucune gîte, les photos n'apportaient aucune indication. On crut donc l'opération ratée et si l'on cria victoire, ce fut sans conviction.

A Alexandrie, les Anglais profitèrent de la situation. Ce sera le plus bel exemple de secret collectif qui

soit. On travaillera durant des mois aux réparations nécessaires sans qu'une seule photo aérienne puisse déceler et sans qu'aucun des milliers de marins et de travailleurs impliqués dans la tâche trahisse le secret, ne fût-ce que par une imprudence de langage. Ce ne sera qu'après la capitulation italienne que Borghèse apprendra le succès de l'opération.

On leur apporta du champagne en prison

— Même dans cette guerre pleine d'actions barbares, reconnut-il plus tard, la chevalerie flamboya ! Le soir de Noël 1941, cinq jours après l'exploit de mes hommes, ceux-ci furent rassemblés par les Anglais dans une grande cellule de la prison d'Alexandrie. Et on leur apporta du champagne, afin qu'ils puissent porter un toast à la «Decima M.A.S.» !

Les six hommes furent libérés par les Anglais, après que l'Italie ait déposé les armes en 1943. Durand de la Penne rejoignit alors les petites unités italiennes qui luttèrent désormais aux côtés des Alliés. Il participa à une opération combinée anglo-italienne contre la base navale de La Spezia, qui avait pour but d'empêcher la distribution du port par les Allemands en retraite. Son action et celle de ses hommes évita le blocage du port.

Au début de 1945, l'officier italien recut à Tarente des mains du prince-héritier Umberto la plus haute distinction italienne, la Medaglia d'Oro. Un officier supérieur de la Marine britannique s'approcha du prince-héritier au moment où celui-ci allait décorer Luigi Durand de la Penne et lui demanda :

— Puis-je solliciter l'honneur d'épingler moi-même la médaille d'or sur la poitrine de ce valeureux gentleman ?

C'était le vice-amiral Sir Charles Morgan, l'ancien commandant du «Valiant» devenu commandant en chef des forces navales britanniques en Méditerranée.



MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

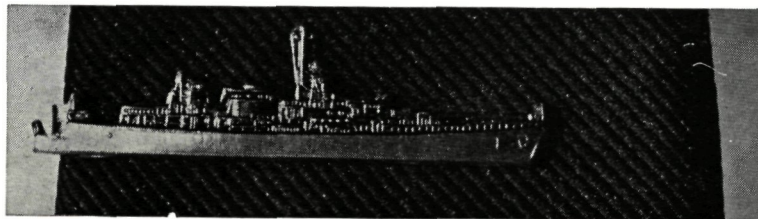
DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE

220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payment se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

Over soort- en eigennamen van schepen

Opmermeester J.B. DRESEN

Voor ons mensen uit de 20ste eeuw die gewoon zijn, een schip aan te duiden met zijn eigenaam, valt het moeilijk zich voor te stellen, dat er een tijd was, waarin schepen nog geen namen hadden en de nadere aanduiding van een bepaald vaartuig dan ook slechts geschiedde d.m.v. de naam van de de schipper bv.: «in Bertolomaeus van Brugghe» (laatste kwart der 15e eeuw).

In gevallen waarin de naam van de schipper blijkaar onbekend was, volstond het noemen van de thuishaven. Bv. «in een Scyp van Antwerpen».

Toch waren er ook wel schepen die namen droegen. Zo voer het schip van Willem de Veroveraar, toen hij in 1066 met zijn invasievloot van 1000 schepen naar Engeland trok, de naam «MORA».

Ook vindt men sporadisch in de tolregisters van de diverse havens enkele scheepsnamen. Niettemin blijven dergelijke naamsvermeldingen tot de hoge uitzonderingen behoren en mag men aannemen dat het aan het einde der 15e eeuw nog vrij algemeen de gewoonte was een vaartuig aan te duiden d.m.v. de naam van de schipper.

Naar het einde van de 16e eeuw begint zich, het gebruik van de eigenaam voor schepen te veralgemenen, waarbij de diernamen het in aantal verre winnen.

Regelmatig werden tot die tijd ook de schepen met hun soortnaam genoemd en ingeschreven: Bv. Botterman, Bark, De Grote Hulk, de Roode Gallei en de Friese Pinas.

Tegenwoordig heeft elk schip twee namen:

— Een SOORTNAAAM, die aangeeft tot welke soort het behoort: Slagschepen, Kruisers, Jagers, Vrachtschepen, Mijnenvegers, Treilers, Fruitschepen, enz...

— en een EIGENNAAM die er een eenheid van maakt. Deze eigenaam krijgt het schip mee de dag waarop het gedoopt wordt.

de BALENGIER, de EVER, de KRAAIER, de HEUDE is de naamoorsprong moeilijker te achterhalen.

bv.: Zinnia, Artevelde, Rochefort, Wielingen, Turnhout.

In de middeleeuwen waren die soortnamen substantieven die ontstaan waren uit de vorm of een andere

kenmerkende eigenschap van de betrokken scheepsoort, zoals bv:

de BOEIER: klein soort koopvaardischip, waarschijnlijk van boeien, boeisel = met planken verhoogde scheepsboord.

de OEKER: vissersboot voor de vaart «ten hoeke» d.w.z. vissen met hoekwant.

de BOTTER: vanwege zijn stompe voorstevan.

de HULK: in het middelnederlands een soort vrachtschip.

of ze waren overgenomen uit een vreemde taal en vernederlanst zoals bv.

de KRAAK: Wsch uit Arabisch quraqir: groot koopvaardischip.

de GALEI, GALJAS, GALJOEN, GALJOOT: uit het middenlatijns GALEA.

het KARVEEL: uit het Latijns CARABUS: kleine boot.

de BUIS: uit het Latijns BUSA: groot soort schip.

de BARK: uit het Latijns BARCA «kleine schiut» en waarmee de BAARDZE «een soort licht oorlogschip» alsook de BARKAS «zwaarste sloep aan boord van een schip», verwant zijn

Van andere vaartuigen zoals bv. de PINK, de SCHUIT, de KOGGE: uit het Engels COGGE «breed soort schip».

de LOGGER: uit het Engels LUGGER.

de DOGGER: uit het Engels DOGGER en DOGBOAT.

In de tegenwoordige SOORTNAMEN van schepen onderscheidt men:

a. Namen gebaseerd op de acties of de handelingen die met het schip gevoerd worden:

Kustvaarders, kabelleggers, treilers - van het Nederlands treil = treklijnen, - zandzuigers, ijsbrekers, mijnenvegers, nettenleggers, walvisvaarders, walvisjagers

b. De namen die, ons uit de zeiltijd zijn bijgebleven, en/of waarvan de naam op een werktuiglijk vaartuig werd overgedragen:

Kruiser, Jager, Korvet, Fregat, Jacht, Bark, Schoener, Barketijn, Brik, Brigantijn, Klipper, Kotter.

c. Samengestelde naamwoorden op «schip»:

Lijnschip, opleidingschip, panterchip, paragraafschip, schoolschip, slagschip, weerschip, vrachtschip.

schip, lichtschip, vliegkampschip, munitieschip, fabriekschip, koelschip, houtschip, logementschip, passagierschip, transportschip, containerschip, duikwerkschip, hospitaalschip.

d. Samengestelde naamwoorden op «boot» :

Loodsboot, mail- of pakketboot, kanonneerboot, torpedoboot, vangboot, volgboot, waterboot, sleepboot, onderzeeboot, peilboot, reddingsboot, redeboot, snelboot.

e. Samengestelde naamwoorden op «vaartuig» :

Landingsvaartuig, patrouillevaartuig, vissersvaartuig, bergingsvaartuig, betonningsvaartuig.

f. Samengestelde naamwoorden op «tanker» :

Bitumentanker, chemicaliën tanker, ertstanker, gastanker, LPG tanker.

Bij de marine spreekt men meestal van TYPEN i.p.v. SOORTEN en krijgt men daarin nog een onderverdeling in KLASSEN. Zo hebben de Engelsen bv. fregatten van de «Leander» en de «Tribal» klasse, terwijl de Nederlanders spreken van jagers van de «Holland-» en van de «Friesland» klasse.

Typen of soorten schepen worden in de NAVO-zeemachten aangeduid door middel van een letter gevolgd door een nummer. Dit nummer geeft als het ware de eigenaam weer. De in gebruik zijnde letters met de overeenkomstige scheepsoorten zijn de volgende :

- A. Hulpsschepen
- B. Slagschepen
- C. Kruisers
- D. Jagers
- F. Fregatten
- L. Landingsvaartuigen
- M. Mijnenvegers
- N. Mijnenleggers
- P. Patrouillevaartuigen
- Q. Sloepen
- R. Vliegkampschepen
- S. Onderzeeboten
- Y. Lokale schepen - Landingsschepen- en vaartuigen.

— Vlootbevoorradingschepen

vloottankers

virtualieschepen

munitieschepen

algemene goederenschepen

— Schepen voor operaties in kustwateren

haven- en kustpatrouilleboten

nettenleggers

kustmijnenleggers

motortorpedoboten

motorkanonneerboten

dwerگونderzeeboten

— Opnemingsvaartuigen.

In wettelijke bepalingen worden koopvaardischepen nog onderscheiden naar de wateren die zij geregeld bevaren

Men heeft : Schepen voor de grote handelsvaart

voor de kleine handelsvaart

voor de beperkte kleine handelsvaart

voor de zeesleepvaart

voor de kustsleepvaart

voor de zeevisserij

voor de kustvisserij

voor de binnenvaart

Een schip een naam geven is niet altijd zo gemakkelijk. Dat ondervonden de naamgevers van de U.S. Navy tijdens de tweede wereldoorlog. Hun onderzeeboten werden naar vissen genoemd. Op het toppunt van hun bouwprogramma hadden ze ongeveer 500 onderzeeboten in de vaart, op de werf of op plannen staan en er zijn echt niet zoveel vissen als men wel zou denken. Daarbij kun je een Amerikaanse onderzeeboot moeilijk USS SARDINE noemen. De oplossing werd gevonden door een zelfde naam soms tweemaal te gebruiken, maar de tweede maal in een andere taal. Zo was er een USS SHARK (HAAI) en ook een USS TIBURON, het Spaanse woord voor HAAI. De Duitsers hadden een eenvoudiger oplossing, ze nummerden hun onderzeeboten.



goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01

maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

Balans van de kanaaltrafiek 1980 alsmede een grondige analyse van het Oostendse zeegoederenverkeer worden het onderwerp van deze bijdrage tot ons maritiem panorama.

TRAFIEKEVOLUTIE IN OOSTENDSE HAVEN

Stads- en RMT-haven halen recordcijfers

Het is ons bekend dat de Oostendse handelshaven in 1980 een nieuw recordjaar boekte: 1.738.653 ton zeegoederentrafiek, hetzij 3,7% meer dan het vorige topjaar 1979. De aanvoer daalde wel lichtjes met 0,5%, maar de afvoer boekte een uitzonderlijk groeirijte van 39%. In deze bijdrage brengen wij nu enkele merkwaardigheden met betrekking tot de evolutie van het maritiem verkeer in de Oostendse haven en schetsen wij een overzichtelijk beeld van de activiteiten in het hele havencomplex.

Nieuw topjaar dus in de handelshaven beheerd door de stad Oostende, maar ook vrij hoge cijfers voor de ro/ro-vrachtrafiek aan de RMT-terminals: 7.398.400 ton goederen omzet in globo. Vergelijkende cijfers ontbreken om het expansieritme van deze trafiek te bepalen.

Voor het jaar 1980 krijgen we dus volgend overzicht voor wat betreft het maritieme goederenverkeer in het Oostendse havencomplex:

Jaar 1980	RMT-haven	Stads-haven
Aanvoer	3.490.710 t	1.467.784 t (- 0,5%)
Afvoer	3.907.690 t	270.869 t (+ 39%)
Totaal	7.398.400 t	1.738.653 t (+ 3,7%)

Hierbij merken we dat het leeuwenaandeel naar de RMT-haven gaat, waar het volume van de geboekte trafiek ruim 4 maal groter is dan dat van de stads-haven. In de drie dokken van de stadshaven gaat het immers hoofdzakelijk om vrachtverkeer met klas-sieke koopvaardij-schepen — de Schiaffino-lijn op

Dover uitgezonderd — terwijl de terminals van de RMT-diensten op Folkestone en Dover uitsluitend ro/ro-goederen verwerken met behulp van hun polyvalente ferries.

Samengevat hebben we nu voor stads- en RMT-haven een globale zeegoederen omzet van 9.137.053 ton voor 1980. Sinds onze RMT in 1972 met British Rail in pool gaan samenwerken is onder de merk-naam Sealink, is de ro/ro-vrachtrafiek aan de Oostendse terminals steeds in stijgende lijn verlopen. Daarnaast heeft de inhuldiging in 1979 van de Schiaffino-lijn op Dover de cijfers van de stadshaven vrij spoedig doen stijgen. Gelet op het groeiend succes van de ro/ro-trafiek hoopt de haven van de Ensorstad volgend dienstjaar de kaap der 10 miljoen ton te bereiken, wat haar meteen een belangrijke plaats bezorgt in de «range» van de grote Noord-zeehavens.

De vlag van de zeeschepen

De evolutie van de aan- en afvoertrafiek werd in een vorig artikel besproken. Ons rest nog enkele merkwaardigheden aan te halen en in verband hiermee brengen wij vooreerst een indeling van de binnengevaren zeeschepen volgens de vlag. We specificeren dat volgende cijfers alleen de handelsscheepvaart van RMT- en stadshaven weergeven voor wat 1980 betreft.

Jachten, vissersvaartuigen en zeemacht-eenheden komen in deze gegevens derhalve niet voor. Vooreerst een indeling volgens RMT- en stadshaven:

Jaar 1980	Aantal	Groei
RMT-haven		
Ferries	4.683	+ 1,3%
Stadshaven		
Koopvaardij-schepen	1.593	+ 22 %
Jetfoils	527	nieuw
Totaal	6.803	+ 14 %

We stippen hier aan dat de jetfoils die van de R & O Ferries zijn, welke van 29 februari tot 25 september 1980 een dagelijkse verbinding Londen-Oostende verzekerden. Wat nu de vlag betreft van de 6.803 binnengevaren eenheden, resumeren we dit als volgt :

Vlag	Aantal	Evolutie
België	3.848	— 4,6%
U.K.	1.832	+ 33 %
Frankrijk	455	+ 253 %
Nederland	314	+ 313 %
U.S.A.	138	—
D.B.R.	95	— 2,1%
Scandin. landen.	39	— 9,3%
Panama	29	— 126 %
U.S.S.R.	26	— 15 %
Ar dere	27	—
Totaal	6.803	+ 14 %

Op kop komt de Belgische vlag gezien de Sealink-trafiek hoofdzakelijk verzekerd wordt door RMT-ferries. Ook de belangrijke aanvoertrafiek van petroleumderivaten uit Rotterdam geschiedt voor een groot deel met behulp van Belgische kusttankers.

De Britse vlag staat 2de want het zijn de baggerschepen uit Norfolk die zorgen voor de aanvoer van grintsoorten aan de diepwaterkaai. Ruim 60% van de totale import bestaat immers uit zand- en grintsoorten. Ook de jetfoils van de P & O voeren onder Engelse vlag. Frankrijk bekleedt de 3de plaats met de trailerships van de Schiaffino-lijn op Dover, verzekerd vanuit het vlotdok van de stadshaven.

Vermelden wij nog het belangrijk aandeel van de Russische en Noorse vlag, die betrokken zijn in de import van houtsoorten en aanverwante producten.

Trafieken en scheepstypen

Onze eerste tabel vermeldde 4.683 binnengevaren ferries in de RMT-haven en 1.593 koopvaardijsschepen in de handelshaven. Wat nu dit laatste havenge-deelte in het bijzonder betreft, vermelden wij dat 89% van de binnengelopen eenheden geladen waren en hun gemiddelde tonnage 1.128 ton bedroeg tegen 1.270 ton in 1979. Daarentegen had 65% van de uitvarende zeeschepen geen retourlading. Dit verschijnsel vergt enig uitleg.

Onder de geladen eenheden die de handelshaven binnenliepen telde men 569 grintzuigers en 212 kust-tankers, hetzij samen 48% van het totaalcijfer. Grint en petroleumderivaten zijn immers de voornaamste importtrafieken van de Oostendse stadshaven met 76% van de globale goederenaanvoer. Het is begrijpelijk dat deze 2 scheepstypes ledig uitvaren, wat het grote percentage eenheden zonder retourlading verklaart.

Een laatste punt betreft de verhouding import/export. Vorig jaar boekte de stadshaven 1.467.784 ton lossingen en 270.869 ton ladingen, wat ons een verhouding 5/1 geeft tegen 7/1 in 1979. Al is het aandeel van de export dus fel gestegen in 1980, blijft het duidelijk dat de Oostendse stadshaven in hoofdzaak een aanvoerhaven is, waar bulkgoederen het hoofdaandeel van de maritieme trafiek vormen.

Een polyvalent havencomplex

De polyvalentie van het Oostendse havencomplex kan best aan de hand van volgend overzicht worden aangetoond:

Scheepstypes	Aantal	Evolutie
Sealink-ferries	4.683	+ 1,3%
Handelsschepen	1.593	+ 22 %
Jetfoils	527	nieuw
Vissersboten	6.591	+ 4,3%
Oorlogsschepen	487	— 8,8%
Binnenvaartuigen	230	+ 29 %
Jachten	14.493	+ 2,2%

De klassieke handelsschepen komen afmeren in een der drie dokken van de stadshaven : Vlot- en Houtdok plus Diepwaterkaai. De ferries van de Sealink beschikken over 3 terminals in de voorhaven van de RMT. Ze verzekeren het gecombineerd vervoer van passagiers, begeleidende voertuigen en ro/ro-vrachtwagens.

De jetfoils legden aan in het Vuurtorendok van de vissershaven en de eenheden van de Zeemacht in de marinebasis gelegen naast de diepwaterkaai. Vreemde oorlogsbodems vinden plaats in Hout- en Vlotdok, waar ook de binnenschepen hun aanlegplaats hebben.

Vissersboten komen terecht in een van de 2 dokken van de vissershaven of in Montgommerydok vóór de Mercatorsluis. De jachten tenslotte beschikken over 2 dokken van het Mercatorcomplex beheerd door de stad Oostende alsmede over het Montgommerydok van de NSYC en het gedeelte van de voorhaven gelegen aan de spuikom.

x x x

Recul au port de pêche

Après l'analyse du trafic de marchandises aux ports de commerce et de la RTM, présentons maintenant l'évolution du trafic au port de pêche.

Ainsi, pas moins de 6.519 entrées de chalutiers furent enregistrées au port d'Ostende en 1980. Comparé à l'année antérieure, il s'agissait là d'un gain de 273 unités, soit 4,3%. Quelque 2.106 chalutiers de haute mer, soit environ 1/3 du total réceptionné, vinrent accoster à la minque du grand dock de pêche.

Le nombre restant de chalutiers fut accueilli au pittoresque Quai des Pêcheurs situé au centre de la ville. Il s'agissait d'unités pratiquant surtout la pêche côtière. La plupart des unités réceptionnées étaient immatriculées à Ostende, mais on nota l'arrivée de chalutiers de Zeebrugge, Nieuport et Dun-kerque.

Quant aux cargaisons que débarquèrent ces 6.591 unités, elles se chiffèrent à 16.344 tonnes de poisson, contre 16.307 tonnes en 1979. Il y a donc un gain de 37 tonnes, soit de 0,2%. L'évolution de l'apport de poisson à Ostende peut être résumée comme suit :

Ostende	Quantité	Evolution
1976	21 439 t	—
1977	19.773 t	— 8 %
1978	21.004 t	+ 6 %
1979	16.307 t	— 22 %
1980	16.344 t	+ 0,2%

Depuis 1976 voit-on régresser constamment l'apport de poisson à la minque d'Ostende. Les causes de ce recul sont connues : extension des zones territoriales, limitation des prises de certaines espèces, hausse sensible du prix du fuel, frais d'exploitation sans cesse accrus, diminution de la capacité de pêche et l'imposition de quotas de prises par pays. De plus, nombre de pêcheurs préfèrent écouler leur poisson sur le marché britannique où de meilleurs prix leur sont offerts.

Ce recul se reflète également sur le plan des recettes. C'est ainsi que le chiffre d'affaire de la minque d'Ostende pour l'année 1980 s'élève à 644.162.541 FB, ce qui est de 32 millions supérieur à 1979, soit de 5,2%. Mais n'oublions pas que le rythme d'inflation des prix s'est chiffré à 9,7% en Belgique au cours de l'année écoulée.

Relance du trafic par voie fluviale

Passons maintenant en revue l'évolution du trafic fluvial, et résumons la modeste importance de ce trafic par les chiffres suivants :

Trafic fluvial 1-12/1980	Entrées	Sorties
Unités	230	231
Cargaisons	58.951 t (+ 39%)	16.511 t (+ 33%)

Quand on compare les statistiques des 15 dernières années, on constate une lente régression du trafic fluvial. Il s'agit d'un phénomène commun à tous nos ports maritimes, mais en ce qui concerne Ostende, le trafic fluvial de graviers et de produits pétroliers s'amenuise progressivement pour être effectué par voie maritime.

En 1975, année de grave récession économique et caractérisée de plus par une longue grève dans la batellerie, on assista à un véritable effondrement de l'activité fluviale : une régression de 40% pour ce qui est du trafic marchandises. En 1976 se dessina toutefois une nette reprise qui poursuivit sur sa lancée en 1977.

En 1978, nouvelle rechute caractérisée par un effondrement des chargements : — 54 ! L'année suivante, ce furent par contre les déchargements qui connaissaient la dégringolade. Ceux-ci chutaient, en effet, de 37%, tandis que les chargements affichaient un redressement remarquable de l'ordre de 52%. Pour ce qui est de 1980, on notera que le tableau récapitulatif ci-dessous affiche un boni tant à l'entrée

qu'à la sortie. La relance du trafic fluvial est donc assez spectaculaire : Quant à la ventilation des différents trafics effectués par voie fluviale en 1980, on remarquera qu'il s'agit essentiellement de trafics en rapport avec les industries locales. Le gain a surtout été réalisé aux engrais, produits chimiques et autre ferraille. En voici le détail :

Traf. fluviaux	Entrées	Sorties
Fécules	15.029 t	1.138 t
Engrais	13.219 t	2.488 t
Ferraille	11.486 t	737 t
Graviers	7.188 t	—
Fourrages	4.850 t	—
Prod. chim.	2.409 t	12.148 t
Mat. constr.	1.752 t	—
Prod. pétrol.	1.706 t	—
Prod. agric.	722 t	—
Gen. cargo	590 t	—
Total	58.951 t (+ 39%)	16.511 t (+ 33%)

L'importance du port de plaisance pour la vie touristique d'Ostende

Terminons cet aperçu des activités du complexe portuaire d'Ostende par le bref commentaire des statistiques concernant la navigation de plaisance.

A la mi-juin 1976 était inaugurée la nouvelle écluse maritime située face à la gare maritime. Un premier bassin Mercator pouvait ainsi être aménagé en port de plaisance et un an plus tard, un second bassin recevait l'infrastructure nécessaire. Le nouveau port connaissait aussitôt un véritable «rush» des grands yachts hauturiers.

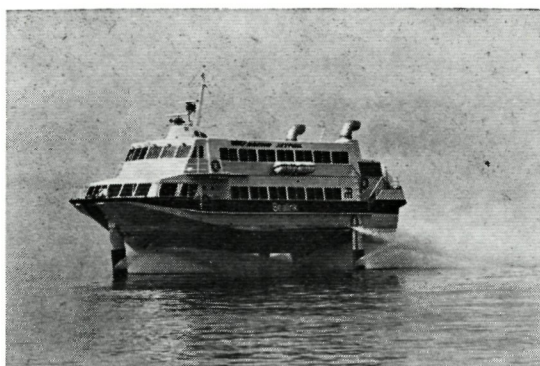
Avec les installations du NSYC et du RYCO, Ostende possédait ainsi trois complexes pour la navigation de plaisance. Ainsi, la vogue de la cité d'Enseron en tant que port de yachting s'en trouva-t-elle largement accrue comme en témoignent les chiffres suivants. Précisons qu'il s'agit du seul port Mercator géré par l'autorité communale :

Année	Yachts	Evolution
1975	1.473	—
1976	3.599	+ 344%
1977	4.681	+ 30%
1978	4.386	— 6%
1979	5.516	+ 25%
1980	4.856	— 12%

Ainsi, 4.856 yachts ont accosté au port Mercator en 1980. Le trafic y est toutefois en baisse de 12% par rapport à l'année précédente. En ajoutant à ce nombre les accostages au NSYC et RYCO, on obtient un total de 14.493. Ce chiffre est en hausse de 4,3%, ce qui nous indique une plus grande activité dans les 2 derniers yachtclubs.

Pour terminer ce panorama maritime, résumons l'activité enregistrée dans les différentes sections du complexe portuaire ostendais :

Complexe portuaire	Traffics 1980	Evolution
de commerce	1.738.653 t	+ 3,7%
de la RTM	7.398.400 t	—
de pêche	16.344 t	+ 0,2%
fluvial	75.462 t	+ 37 %
de plaisance	14.493 t	+ 4,3%



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboot)
van de**

«Sealink»

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- **Ultra-snelle overvaarten** (nl. in amper 1u40) tussen Oostende en Dover. Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in \pm 3u30 min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in \pm 5u30 min. met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortkontrolle te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter
- Zowel te Oostende als te Dover worden in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor draagvleugelboten gebouwd, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand werken.
- De tarieven van kracht op de « klassieke » schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van **een toeslag van 350 BF** per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering **verplicht** vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF. **Passagiers zonder reservering kunnen uiteraard ook nog mee voor zover er plaats beschikbaar is en de toeslag bij inscheeping betaald wordt.**
- Nadere inlichtingen alsook biljetten en de Jetfoiltoeslagen kunnen bekomen worden bij
 - de erkende reisbureaus
 - de stations
 - R.M.T. - Natiënkaai 5, 8400 Oostende.

boutique neptunus

neptunus winkeltje

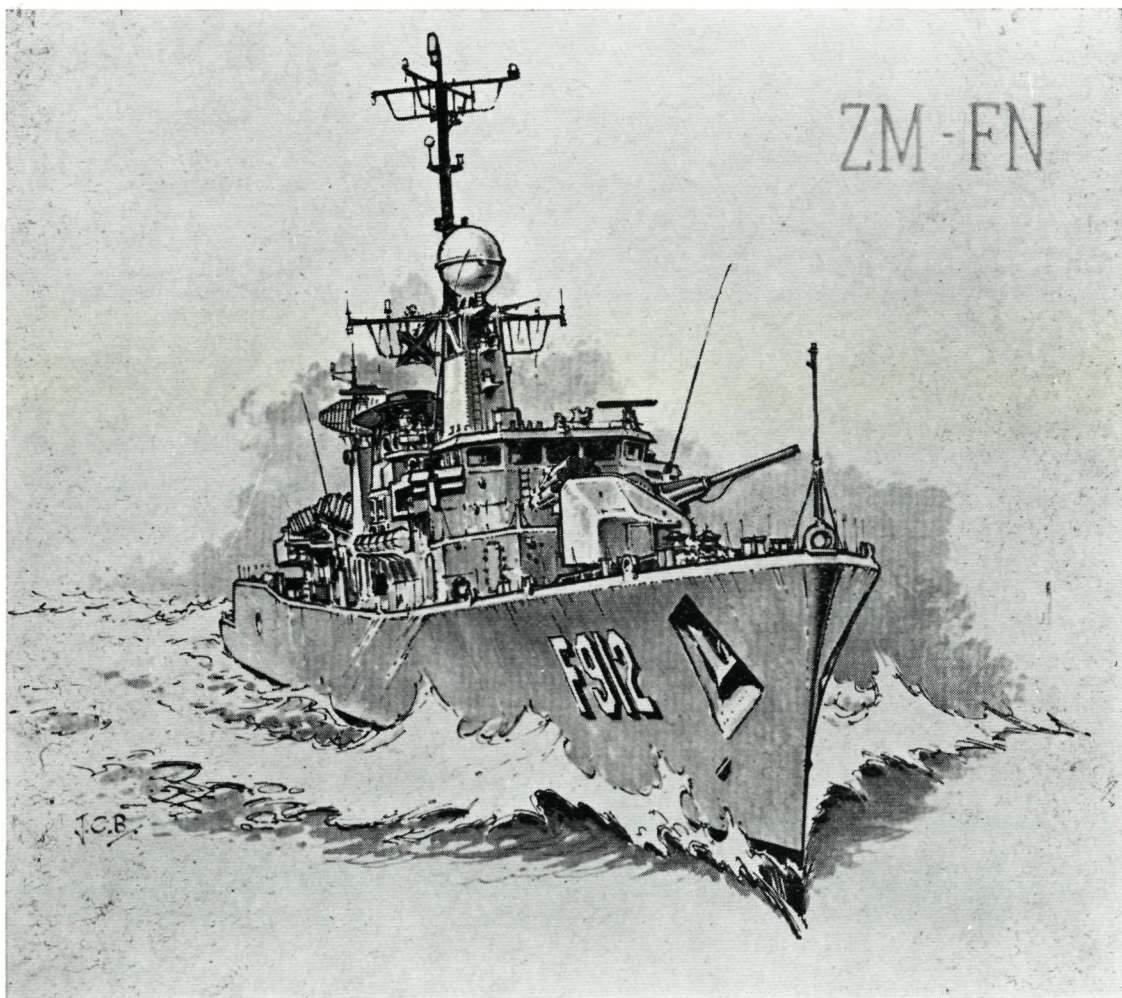
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1982**

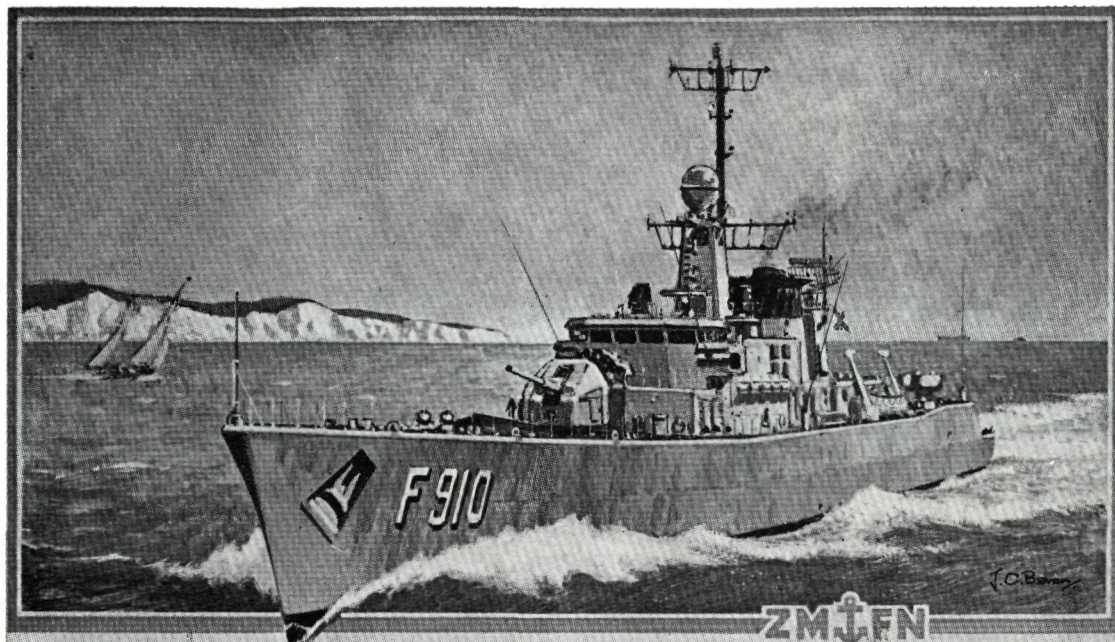


**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1982**

Prachtige wenskaart in vierkleurendruk, groot formaat,
door Marinekunstschilder J. Bevan, omslag inbegrepen : 20 fr.

Magnifique carte de vœux, en quadrichromie, grand format,
réalisée par le peintre J. Bevan, enveloppe comprise 20 fr.





Prachtige wenskaarten van de Fregatten.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

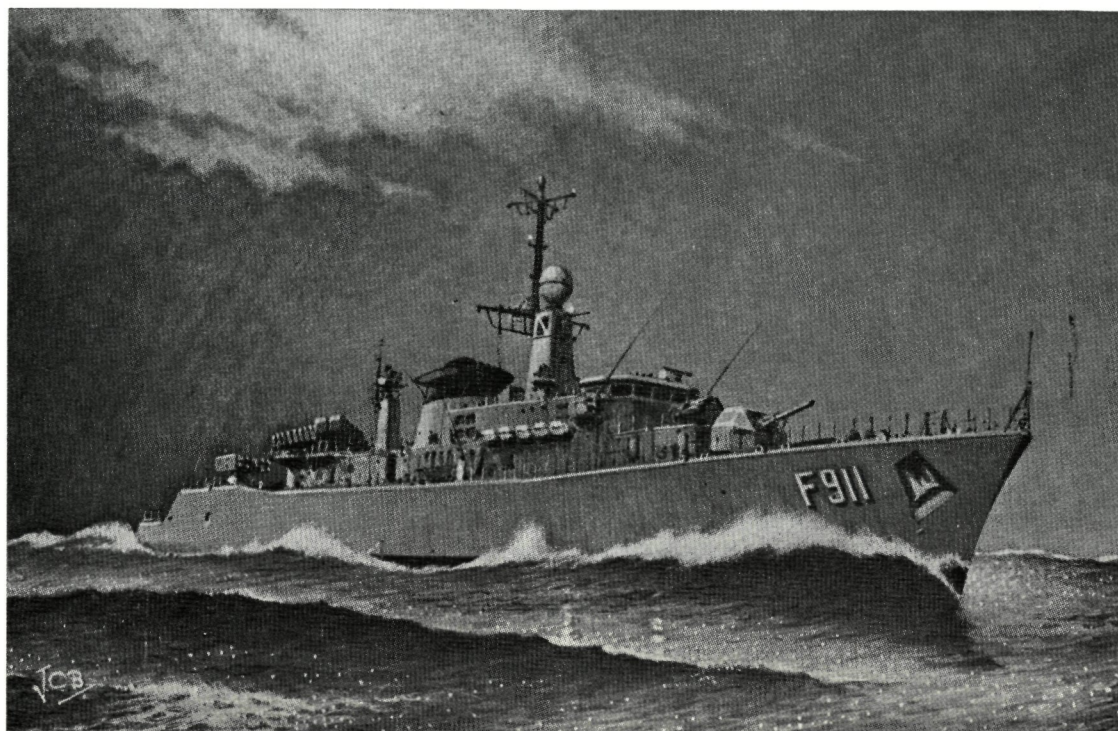
Prijs : 15,- fr. omslag inbegrepen (+ 10,- fr. verzendingskosten)

Splendides cartes de vœux de frégates.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

Prix : 15,- Fr. la carte, enveloppe comprise (+ 10,- Fr. frais d'envoi)





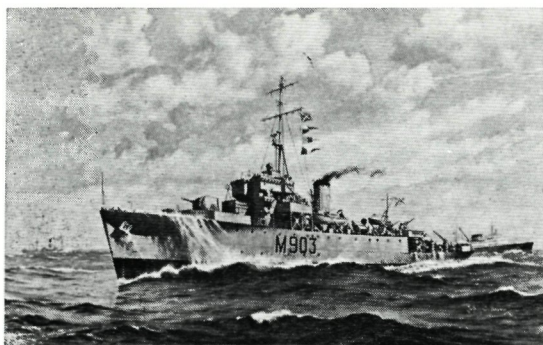
Wenskaarten uniformen, in kleur,
per reeks van 8.
Cartes de vœux «Uniformes»,
série de 8.

Prix spécial de fin d'année :
5,— F pièce. 30,— F les 8.
Sans enveloppes.

Frais d'expédition : 6,— F.

Speciale eindejaarsprijs :
5,— F stuk, 30,— F voor 8.
Zonder omslag geleverd.

Verzendingskosten : 6,— F.



M903 «A.F. DUFOUR»
Hoogzeemijnenvéger, type Algerine
Dragueur océanique, classe Algerine

Cette série de deux cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 20,— F. T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 6,— F. Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.



K133 «H.M.S. BUTTERCUP»
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.
Korvet bemand door de Belgische Sektie van de Royal Navy.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleuren-druk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marine-kunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van twee aan de som van 20 fr, B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 6,— fr. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.

SUPER-AANSTEKER « CRICKET »

Nieuwe Super-aansteker van het gekende merk « cricket » met regelbare vlam. Speciaal model voor Zeemacht, voor langdurig gebruik, GAS-INHOUD DUBBEL van gewone wegwerpaanstekers, niet hervulbaar.

Speciale lanceerprijs, inclusief B.T.W. slechts 60 fr.

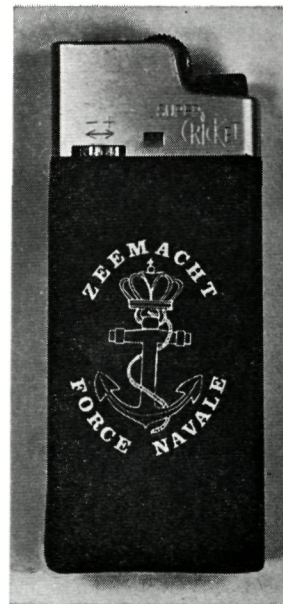
Verzendingskosten : 17 fr.

SUPER-BRIQUET « CRICKET »

Un nouveau « Super-briquet » de la marque très connue « cricket » vient de naître spécialement pour la Force Navale. Flamme réglable, cartouches longue durée (double des autres ; à jeter).

Prix spécial de lancement, TVA comprise : 60 Fr.

Frais d'envoi : 17 Fr.



Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

16^e Galabal Zeemacht

16^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

Op 5 februari 1982

Le 5 février 1982

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIIbis)

Door J. Verleyen

DE H.77 «GILDA», HET VAARTUIG VAN DE LEGENDE.... (ADDENDUM)

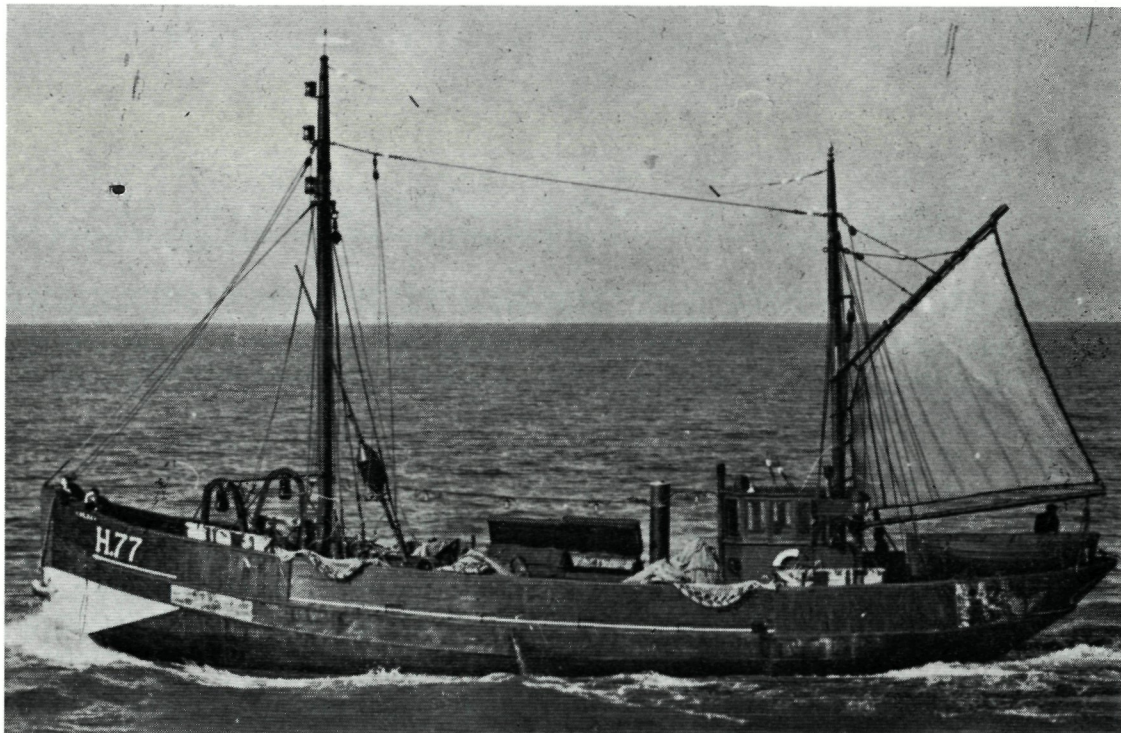
In het nummer 1 van NEPTUNUS 1980/1981, hebben wij de avonturen van dit vaartuig gepubliceerd. Wij hadden daarover een belangrijke documentatie teruggevonden behalve... een foto van de echte H.77 «GILDA».

Wat dit betreft, hebben wij geschreven

«De H.77 «Gilda» was een houten vaartuig van 24,86 N.T. en 69,64 B.T. gebouwd in 1936 te Zeebrugge, op de scheepswerven DE BACKER en uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio. Dit was dus een groter schip dan vele andere en het was ook veel sneller dan schepen uitgerust met een motor van 100 P.K. of minder. Dit is een zeer

belangrijk punt om de rol van dit vaartuig te begrijpen. Het schip was eigendom van reder Petrus LATRUWE uit Heist. Tijdens de oorlog was het vaartuig vanuit Brixham bedrijvig en verdween met man en muis in december 1942 zoals wij zullen zien. Twee volle jaren lang hebben Theophiel DE GROOTE en andere vrienden gezocht om een foto van het vaartuig te vinden en dit zonder resultaat noch bij de familieleden van de bemanning en van de reder, noch bij de scheepswerven die door de overstromingen van 1 februari 1953 erg geteisterd werden. In december 1979, ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, heeft Voorzitter R. RYCX nog een oproep gedaan aan de talrijke aanwezige leden. Drie leden hebben onmiddellijk geantwoord dat zij dachten dit kostbaar document in hun bezit te hebben. Jammer

Foto Kapitein J.F. VAN PUYVELDE met de vriendelijke toestemming van de auteur.
De echte H. 77 «Gilda» vóór Oostende in -1938.



genoeg, werden wij opnieuw teleurgesteld. De ene na de andere liet weten dat hij niets gevonden had. Er werd toch een « zantje » teruggevonden doch... zonder afbeelding van het vaartuig. Al wat ontdekt werd is een foto van het schip bij het begin van de aanbouw. Deze afbeelding bevindt zich in een visserscafé te Zeebrugge. In deze omstandigheden, hebben wij besloten een foto van een dergelijk vaartuig te zoeken. Theophiel DE GROOTE heeft ons een foto van de Z.510 (vóór de oorlog H.49) « De Blauwvoet » overhandigd. Dit houten vaartuig van 22,19 N.T. en 59,57 B.T. werd in 1937 op dezelfde scheepswerven DE BACKER te Zeebrugge gebouwd. Dit is een punt van groot belang want deze ambachtelijke scheepswerven van houten vaartuigen hadden ieder hun eigen stijl. Het vaartuig was ook uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio en was eigendom van reder Petrus UTTERWULGHE uit Heist. Onze vriend Theophiel heeft ons bevestigd dat beide vaartuigen, ondanks een licht verschil van tonnemaat, hetzelfde uitzicht hadden. »

Dankzij onze Directeur, Kapitein ter zee(R) J.C. LIENART, hebben wij, onlangs, Kapitein J.F. VAN PUYVELDE ontmoet. Deze gewezen marine officier beschikt over een grote verzameling van schepen en... hij bezat een eigen foto van de H.77 «GILDA». Hij heeft onmiddellijk toestemming voor een reproductie gegeven en wij danken hem hiervoor hartelijk.

De foto werd voorgesteld tijdens het eetmaal van de afvaardiging van de Federatie der Belgische Zee-lieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, in het «Internationaal Zeemanshuis» te Antwerpen, na de plechtigheid van de «Dag der Zeelieden te Antwerpen», op zondag 27 september j.l. Onze Heisterse vrienden Theophiel DE GROOTE en Jozef VLIETINCK

«de Veereman» (die met zijn H.16 «Emma-Leon» de H.77 «Gilda», tijdens de terugreis van Duinkerke tot Ramsgate, op sleeptouw had genomen) waren werkelijk geestdriftig.

De nodige schikkingen zijn reeds getroffen om een exemplaar van de foto in het Visserskapelleke te Heist te plaatsen, in de «Life Boij» van de H.77 «Gilda» boven de foto's van de gebleven vader en zoon MALFEYTS. Th. DE GROOTE heeft ons, enkele dagen later, dit laten weten en hij besloot nog geestdriftig : «Ik denk nog veel aan de foto van de H.77. Na zolang zoeken en vragen, is deze toch uit de bus gekomen. Wie had dit kunnen denken ! Ziewel verrassingen zijn nooit uitgesloten !!!». En dit is de waarheid. Er zijn nog zoveel foto's die rusten in kasten of op zolder !

Spijtig ook dat Cdt. DEPOORTER niet meer bij ons was. Hij had gevaren met de H.77 vanuit Saint-Vaast-la-Hougue tot Cap Antifer en terug midden afschuwelijke omstandigheden (Jozef VLIETINCK was aan boord) en de H.77 had hem gevolgd met de laatste vaartuigen vanuit de rede van Brest tot Falmouth, in deze laatste en tragische nacht van 19 tot 20 juni 1940.

Johan BALLEGEER zal zorgen voor het plaatsen van een exemplaar in het Sincfalamuseum te Knokke-Heist en in zijn laatste boek (reeds geschreven) dat zal verschijnen in 1982 «de H.77 is gebleven...».

«De H.77 is gebleven...» een historische zeeroman voor de jeugd, gebaseerd op onze artikelen in NEPTUNUS, werd zopas in de 5 jaarlijkse literaire wedstrijd van de Provincie West-Vlaanderen bekroond.

Proficiat voor Johan BALLEGEER en nog een hartelijk dank aan Kapitein J.F. VAN PUYVELDE !»



† Hypoliet Beyen overleden

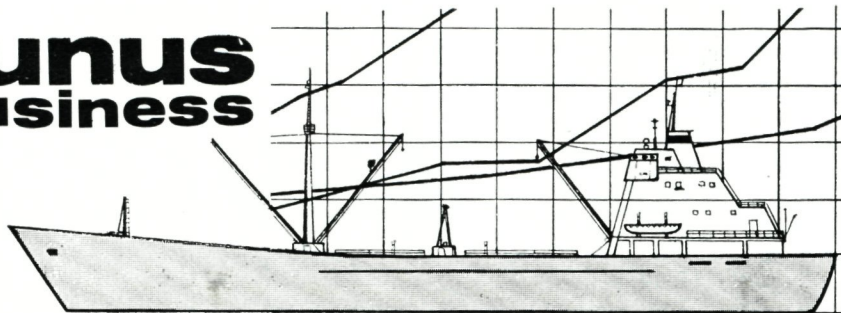
In ons nummer 6, van de 26e jaargang hebben we aan onze lezers Hypoliet Beyen, schipper-eigenaar van de N.588 «Abel Dewulf» voorgesteld.

Dank zij het logboek dat de heer Beyen ons zo bereidwillig toezond, hebben we heel wat feiten uit deze woelige meidagen van 1940 kunnen optekenen.

We hebben steeds goede en aangename contacten met Hypoliet Beyen blijven houden. Het was dan ook met onsteltenis dat wij zijn overlijden op 20 oktober j.l., vernomen hebben.

De redactie van Neptunus biedt aan Mevrouw Beyen-Lambrecht, zijn weduwe, zijn kinderen en familie, zeer oprechte deelneming aan.

Red.



100.000ste Jetfoil reiziger op de Oostende-Dover lijn

Op maandag 12 oktober II. werd de 100.000ste Jetfoilreiziger op de Oostende-Dover lijn door de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) gevierd.

Het betrof de Heer Werner FERRARI uit Troisdorf (Duitsland) en met bestemming Londen die samen met zijn echtgenote met de Intercity Trein «Saphir» uit Keulen te Oostende toekwam, in rechtstreekse aansluiting op de Jetfoilafvaart van 13u.50.

Vóór inscheping aan boord van de «Princesse Clémentine» werd het echtpaar door een topambtenaar van de R.M.T. verwelkomd en werd hun een fles champagne, een kleine Jetfoil-maquette en een bloementuיל aangeboden. Tijdens de overtocht zelf werd hun een gratis drink geserveerd en verwelkomde de bevelhebber van de «Princesse Clémentine» de Heer FERRARI als 100.000ste Jetfoilpassagier. Een gelijkaardige ceremonie werd georganiseerd bij aankomst te Dover Western Docks en te Londen Victoria, door de plaatselijke autoriteiten van Sealink U.K. en van British Railways.

Herinneren wij eraan dat sedert resp. 31 mei en 31 juli 1981, de R.M.T. 2 Jetfoils (de «Princesse Clémentine» en de «Prinses Stephanie») introduceerde op de Oostende-Dover lijn, die van 3 (in de winter) tot 6 (in de zomer) ultrasnelle overvaarten verzorgen in beide richtingen. Aldus neemt het traject Oostende-Dover nu nog slechts $\pm 1u40$ in beslag en mede dank zij de rechtstreekse aansluitende treinen op de Jetfoils, zowel vanuit Keulen en Roosendaal als vanuit Londen, wordt de afstand Brussel-Londen nu in $\pm 5u30$.

Om in te schepen aan boord van de Jetfoil die 316 passagiers en hun handbagage kan vervoeren, dient er een snelheidstoeslag van 350 BF per overtocht en per persoon vanaf de leeftijd van 1 jaar te worden betaald op het tarief van kracht op de «conventionele» schepen die uiteraard in dienst blijven. Deze toeslag dekt tevens de reservering die aanbevolen is voor individuele reizigers en verplicht is voor groepen (10 reizigers en meer). E.V.H.



BOELWERF

N.V.

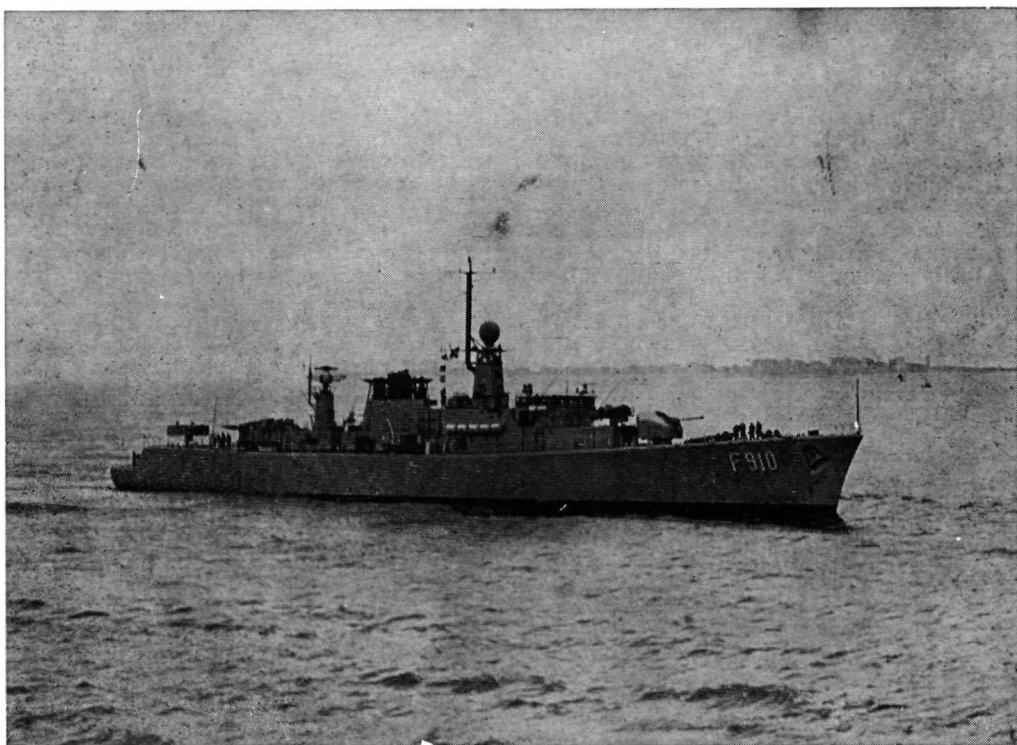
TEMSE

S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

De Belgische Zeevisserij in 1980

door Henri ROGIE

Nieuwbouw leidde tot uitbreiding van de vloot

Zopas publiceerde het Ministerie van Landbouw zijn jaarverslag 1981 over de evolutie van de Belgische Zeevisserij. Zo vernemen wij dat tijdens het voorbije jaar 208 vissersvaartuigen (+ 1,4 %) met een globale tonnage van 21.122 BT (+ 5 %) niet minder dan 40.129 ton (— 2,7 %) vis aanvoerden in Belgische en vreemde havens samen, wat een waarde van 1.917 miljoen BF (+ 2,2 %) vertegenwoordigde.

De procentuele cijfers tussen haakjes vermeld geven de evolutie weer ten opzichte van het vorig jaar. Aldus merken wij dat de aangevoerde vishoeveelheid is gedaald ondanks een lichte aangroei van het aantal vissersboten. Voor wat het toegenomen besommingscijfer betreft, moeten wij specificeren dat het inflatieritme in 1980 een slordige 7 % bedroeg.

Gebrek aan efficiënt visserijbeleid

Zoals in de vorige jaren slaagden de lidstaten van de Europese gemeenschap er ook in 1980 niet in, een gemeenschappelijk visserijbeleid tot stand te brengen. Evenwel werd op de Raad van 30 september '80 een eerste belangrijke stap gezet om een dergelijk beleid te realiseren met de goedkeuring van de vordering 2527/80 houdende technische maatregelen voor het behoud van de visbestanden. Ingevolge deze vordering werden immers voor alle lidstaten uniforme technische maatregelen, als bv. netmazewijdte en bijvangstregeling, in alle communautaire wateren van kracht, behalve in de Middellandse Zee.

Daarbij werd de in 1978 uitgevaardigde vordering 1852/78, waarbij een tussentijdse gemeenschappelijke actie voor de herstructurering van de kustvisserij van kracht werd, bij vordering 1713/80 tot 1 oktober 1980 verlengd. Aldus bleef de mogelijkheid financiële steun te verlenen bij de bouw van vissersvaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter.

Op binnenlands vlak hebben twee voorname feiten een belangrijke rol gespeeld in de evolutie van onze zeevisserij. Vooreerst het feit dat sedert 1975 weer nieuwgebouwde vaartuigen in de vaart kwamen, namelijk 6 eenheden, die aldus voor de noodzakelijke vernieuwing van de vloot zorgden. Hierdoor kende onze vissersvloot een lichte toename van het aantal vaartuigen, dit voor het eerst sedert 1957. Ten opzichte van 1979 zag de toestand er als volgt uit eind 1980 :

Belgische zeevisserij vloot 1980	Hoeveelheid	Evolutie
Vissersvaartuigen	208	+ 1,5%
Tot. motorvermogen	85.541 PK	+ 6,5%
Tot. tonnage	21.122 BT	+ 5,4%

Bestendig stijgen van de gasolieprijzen

Het tweede belangrijke feit dat een rol speelde in de evolutie van onze zeevisserij tijdens het voorbije jaar is beslist de constante stijging van de gasolieprijs. De prijs van deze fuel steeg namelijk van 7,99 BF/l begin 1980 tot 9,4 BF/l op het einde van het jaar, wat een toename van 17,6 % betekent. In feite steeg de gemiddelde olieprijs van 6,34 BF/l in 1979 tot 8,81 BF/l in 1980, hetzij een toename met liefst 39 %.

Voor meer overzicht. :

Jaar	Gemiddelde gasolieprijs	Evolutie
1978	4,55 BF/l	—
1979	6,34 BF/l	+ 39 %
1980	8,81 BF/l	+ 94 %

Aldus is de fuelprijs voor onze vissersvaartuigen in twee jaar tijd met 94 % gestegen, een groeivoet die beslist niet in de stijging van de aanvoerprijzen weer te vinden is. Inderdaad, zoals wij het in een volgend artikel in detail zullen beschrijven, is de gemiddelde besomming per zeedag over alle visgronden met 263 BF/zd of 0,5 % gedaald in 1980. Rekening houdend met het bezoldigingssysteem van onze vissers (% op brutobesomming) is het duidelijk dat de bedrijfsresultaten van de rederijen ten overstaan van 1979 fel geslonken zijn.

Visaanvoer in globo met 2,7 % gedaald

In 1980 boekten onze 208 vissersvaartuigen 10.823 zeereizen, dit is een stijging met 7 %. De gemiddelde aanvoer per zeereis nam merkkelijk af, want in globo daalde de aanvoer in Belgische havens met 4 %. In totaal betekent dit een aanvoervermindering met 2,7 % of 1.107 ton. Aldus samengevat :

Visaanvoer 1980	Absolutie hoeveelheid	Evolutie
In eigen havens	32.763 t	— 2,4%
In de vreemde	7.366 t	— 4,0%
Totaal	40.129 t	— 2,7%

Volledigheidshalve citeren wij nog het aanvoercijfer voor vreemde vissersvaartuigen in Belgische havens. In totaal werden in 1980 slechts 3 vangsten door vreemde vaartuigen in onze zeehavens verkocht, nl. 1 Nederlandse en 2 Franse. De globale aanvoer beliep 97 ton (+ 140 %) voor 4.374 duizend BF (+ 240 %).

x x x

Oostende steeds grootste vissershaven

Wij zagen zoëven dat de regressie van de visaanvoer in 1980 circa — 2,4 % beliep voor de aanlandingen in eigen havens en — 4,0 % voor die in vreemde havens. Wat nu deze terugloop betreft qua aanvoer in eigen zeehavens, publiceren wij volgende overzichtelijke tabel :

Aanvoerhaven	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Oostende	16.092 ton	— 0,5%
Zeebrugge	14.300 ton	— 2,8%
Nieuwpoort	2.371 ton	— 11,7%
Totaal	32.763 ton	— 2,4%

Qua absolute aanvoercijfers merken wij dat Oostende met 49 % van de totale aanvoer de belangrijkste Belgische vissershaven blijft. Zeebrugge volgt met 44 % en Nieuwpoort met 7 %.

De terugloop met 798 ton in globo (— 2,4 %) is het scherpst afgetekend te Nieuwpoort met 315 ton (— 11,7 %). Volgen Zeebrugge met 405 ton (— 2,8 %) en Oostende met 78 ton (— 0,5 %).

Over nu naar de aanvoer van Belgische vissersvaartuigen in vreemde havens. In globo was dit 7.366 ton in 1980, hetzij 4,00 % minder dan het jaar voordien. De overgrote meerderheid van onze aanvoer in het buitenland bereikte de Britse havens met 71 %. De aanvoer in Denemarken beliep respectievelijk 24 % en 5 %. Qua evolutie merken wij een vermindering van de aanvoer in Engeland en Nederland, terwijl Denemarken betrekkelijk meer aanlandingen van onze vissersschepen boekte. Aldus samengevat :

Aanvoerland	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Engeland	5.233 ton	— 9,5%
Denemarken	1.756 ton	+ 18 %
Nederland	372 ton	— 3,6%
Ierland	3 ton	nieuw
Frankrijk	2 ton	st.q.
Totaal	7.366 ton	— 4,0%

Evolutie aanvoer per vissoort en per visserijgrond

Wanneer we nu de aanvoer van Belgische vissersvaartuigen in eigen havens gaan ontleden volgens de vissoort, is de daling het meest opvallend voor de kabeljauw, nl. 2.750 t of — 27 %. Wijting- en rogaanvoer daalden eveneens met 728 t (— 20 %) en 169 t (— 12 %) t.o.v. 1979. Ook de aanvoer van zeetong was regressief met nl. 69 t (— 2 %).

De belangrijkste stijgingen noteren we bij de schol met 353 t (+ 8 %) en niet-IJslandse schelvis met 213 t (+ 50 %). Garnaal en Noorse kreeft registreerden een aanvoertoeename met respectievelijk 21 t (+ 2 %) en 270 t (+ 90 %). Voor de andere schaal- en weekdieren beliep de produktiedaling 138 t (— 13 %).

Kortom samengevat :

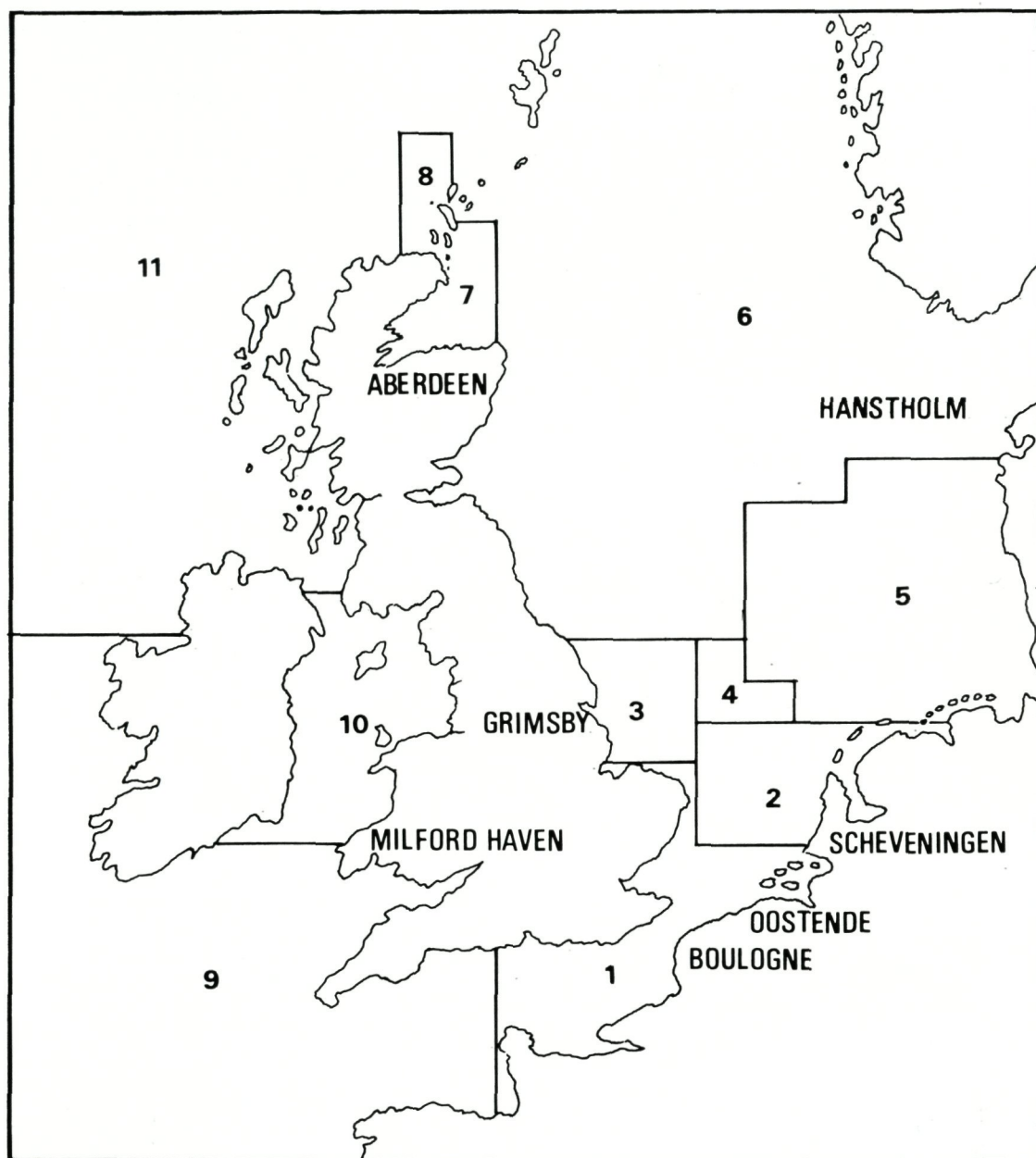
Vissoort	Aangevoerd in eigen havens
1980	1980
Kabeljauw	7.520 ton
Schol	4.820 ton
Tong	3.368 ton
Wijting	2.776 ton
Rog	1.271 ton
Noorse schelvis	1.143 ton
Andere demersalen	5.290 ton
Haring	991 ton
Andere pelagischen	1.497 ton
Garnaal	930 ton
Noorse kreeft	570 ton
Andere schaaldieren	944 ton
Schelvis	1.050 ton
Totaal	32.763 ton

Over nu naar de aanvoer in Belgische havens ingedeeld volgens de visgrond van herkomst. Net zoals vorige jaren was ook in 1980 de West onze voornaamste visgrond wat betreft de aanvoer met 6.269 ton of 19 % van de totale aanlandingen. De Kustvisserij evenaarde de West met 6.170 ton en was alzo de tweede belangrijkste visserijgrond. Volgden hierop in orde van belangrijkheid het Kanaal (11 %), IJsland (8,5 %), de Witte Bank (8 %), de Oost (7,2 %), de Kreefteput (6,6 %) en de Noord (6,5 %) en de Ierse Zee (5,8 %).

Aanvoerdalingen deden zich voor bij de West (— 19 %), de Noord (— 33 %), IJsland (— 24 %) en de Oost (— 26 %). Beduidend beter dan in 1979 waren het Kanaal (+ 55 %), de Kustvisserij (+ 13 %), de Ierse Zee (+ 23 %) en de Kreefteput (+ 18 %). De garnaalvisserij leverde 1.074 ton op (+ 12 %) en niettegenstaande de gestegen aanvoer produceerden we slechts circa 75 % van een normale garnaal-opbrengst. Vandaar volgend overzicht :

Visgrond	Aangevoerd in eigen havens	Evolutie
West	6.269 t.	— 19%
Kustvisserij	6.170 t.	+ 13%
Kanaal	3.635 t.	+ 55%
IJsland	2.798 t.	— 24%
Witte Bank	2.594 t.	+ 8%
Oost	2.358 t.	— 26%

VISGRONDEN



1. WEST

Kustvisserij
Haringvisserij
Sprotvisserij
Garnaalvisserij

2. OOST

3. NOORD
4. KREEFTENPUT
5. WITTE BANK
6. NOORDZEE

7. MORAY FIRTH

8. NOUP-HEAD
9. KANAAL
10. IERSE ZEE
11. WEST SCHOTLAND

Kreeftenput	2.176 t.	+ 18 ⁰ / ₀
Noord	2.144 t.	— 33 ⁰ / ₀
Ierse Zee	1.903 t.	+ 23 ⁰ / ₀
Noordzee	942 t.	— 18 ⁰ / ₀
Haringvisserij	480 t.	nieuw
Noup Head	89 t.	nieuw
Golf Gascogne	75 t.	nieuw
West-Schotland	56 t.	X 9

Totaal	32.763 t.	— 2,4⁰/₀
---------------	------------------	---------------------------------------

Een derde en laatste bijdrage wijden wij aan de bespreking van de geboekte besommingen.

x x x

Overzicht geboekte besomming door onze vissers in 1980

Voor het bespreken van de geboekte aanvoerwaarde maken wij een onderscheid tussen de aanvoer in eigen havens en die verricht in het buitenland. Van daar een eerste overzichtelijke tabel :

Aanvoerwaarde 1980	Besomming	Evolutie
Belgische havens	1.650,5 mln BF	+ 3,4 ⁰ / ₀
Buitenland	266,6 mln BF	— 4,1 ⁰ / ₀
Totaal	1.917,1 mln BF	+ 2,3⁰/₀

Vooreerst de aanvoerwaarde in eigen havens die in globo 1.650,5 mln BF beliep in 1980, hetzij een toename met 3,4⁰/₀ t.o.v. 1979. De hoeveelheid aangevoerde vis was evenwel regressief : 32.763 ton of — 2,4⁰/₀. Aldus kunnen wij de gemiddelde prijs berekenen over alle vissoorten door onze vissersvaartuigen in eigen havens aangeland. Deze steeg van 47,59 BF/kg tot 50,38 BF/kg, hetzij een toename met 6⁰/₀. Garnaal en rog kenden stijgende prijzen. Haring en Noorse kreeft daarentegen daalden gevoelig.

Vermeldenswaardig is ook de verdeling van de aanvoerwaarde per haven. Zo merken wij enerzijds dat Zeebrugge met 54,5⁰/₀ van de totale besomming de belangrijkste haven is, gevolgd door Oostende met 39,2⁰/₀ en Nieuwpoort met 6,3⁰/₀. Qua aangevoerde vishoeveelheid kwam evenwel Oostende op de 1ste plaats zoals in ons vorig artikel uiteengezet.

Anderzijds noteren wij een daling van de aanvoerwaarde te Nieuwpoort met 2,4 mln BF (— 2,3⁰/₀), terwijl Zeebrugge 24 mln BF (+ 2,7⁰/₀) boekte dan in 1979 en Oostende ruim 32 mln BF (+ 5⁰/₀).

Aldus samengevat :

Aanvoerhaven 1980	Absolute aanvoerwaarde	Evolutie
Zeebrugge	899,6 mln BF	+ 2,7 ⁰ / ₀
Oostende	647,7 mln BF	+ 5,0 ⁰ / ₀
Nieuwpoort	103,2 mln BF	— 2,3 ⁰ / ₀
Totaal	1.650,5 mln BF	+ 3,4⁰/₀

De West bleef de belangrijkste visgrond met 20⁰/₀ van de totale aanvoerwaarde

Wanneer we nu de globale aanvoerwaarde over de verschillende visgronden van herkomst gaan verdelen, stellen we vast dat de West voor onze vissers de belangrijkste visgrond blijft met 20⁰/₀ van de totale besomming. Kanaal en Ierse Zee volgen onmiddellijk en leveren, samen met de West, de helft van de globale aanvoerwaarde in Belgische havens.

Onderstaande tabel brengt de volledige verdeling per visgrond of visserij. We merken er een algemene achteruitgang van de aanvoerwaarde, met uitzondering van het Kanaal, de Ierse Zee, de Kreeftenput en de garnaalvisserij. De afgenomen aanvoerwaarde voor IJsland kan gedeeltelijk verklaard worden door een toegenomen verkoop in Britse havens :

Visgronden 1980	Aanvoerwaarde in miljoen BF	Evolutie
Wegst	337,4	— 12 ⁰ / ₀
Kanaal	286,9	+ 63 ⁰ / ₀
Kustvisserij	192,4	— 4 ⁰ / ₀
Ierse Zee	199,3	+ 45 ⁰ / ₀
Oost	111,6	— 34 ⁰ / ₀
Noord	110,7	— 26 ⁰ / ₀
Kreeftenput	116,7	+ 13 ⁰ / ₀
IJsland	95,2	— 23 ⁰ / ₀
Garnaalvisserij	77,5	+ 18 ⁰ / ₀
Witte Bank	70,5	— 2 ⁰ / ₀
Noordzee	33,0	— 13 ⁰ / ₀
Gascognegolf	8,1	nieuw
Haringvisserij	6,1	nieuw
Noup Head	3,3 ⁰ / ₀	nieuw
West-Schotland	1,8 ⁰ / ₀	X 9
Totaal	1.650,5	+ 3,4⁰/₀

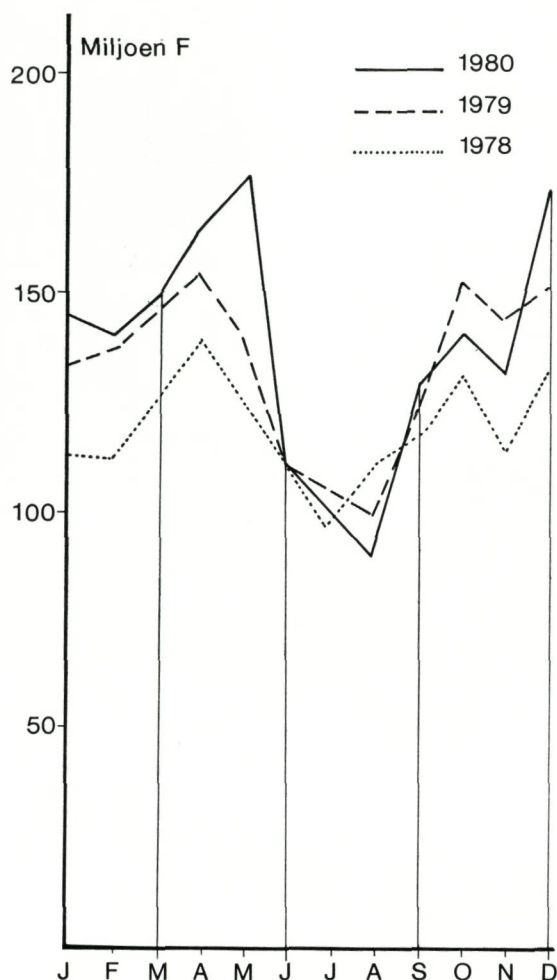
Per vissoort zijn de grootste wijzigingen in aanvoerwaarde vast te stellen bij de kabeljauw, die met 25⁰/₀ terugloopt tengevolge van een evenredig verminderde aanvoer, en bij de tong die een meerwaarde van 14⁰/₀ boekt en aldus circa 40⁰/₀ van de totale besomming in 1980 haalt.

Aanvoerwaarde gerealiseerd door Belgische vissersvaartuigen in vreemde havens

Wij besluiten nu dit bondig overzicht van de Belgische zeevisserij in 1980 met de analyse van de aanvoerwaarde gerealiseerd door onze vissers in buitenlandse havens. In globo was dit 266,6 miljoen BF, hetzij 4,1⁰/₀ minder dan in 1979. De daling was hoofdzakelijk het gevolg van de mindere aanvoer van niet-IJslandse kabeljauw en van schol. Een indeling per land brengt ons volgend beeld :

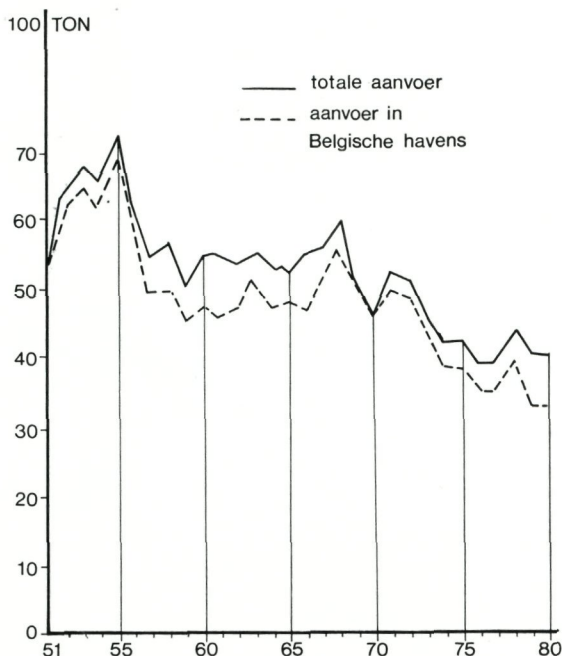
Land 1980	Aanvoerwaarde	Evolutie
Engeland	194,8 mln BF	— 7,6 ⁰ / ₀
Denemarken	55,6 mln BF	+ 10 ⁰ / ₀
Nederland	15,9 mln BF	— 3,7 ⁰ / ₀
Ierland	0,3 mln BF	nieuw
Frankrijk	0,07 mln BF	— 39 ⁰ / ₀
Totaal	266,6 mln BF	— 4,1⁰/₀

GRAFIEK B1: TOTALE AANVOERWAARDE



De prijs van de schol, de belangrijkste vissoort in vreemde havens door onze vissers aan wal gebracht, was 31,5% duurder dan in eigen havens. Voor de kabeljauw, 2de voornaamste soort, was dit verschil minder uitgesproken. De prijzen en het feit dat de

GRAFIEK 1: TOTALE AANVOER SEDERT 1951



visgronden dichterbij de verkoopshavens liggen, waardoor zeedagen en fuel worden gespaard, zijn de bijzonderste redenen om in vreemde havens te verkopen.

Een laatste woord nu over het rendement van onze zeevisserij. In 1980 waren onze vissers 37.899 dagen op zee. De globale besomming over alle visgronden voor Belgische en vreemde havens samen beliep 1.917,1 mln BF. Per zeedag betekent dit een gemiddelde besomming van 50.584 BF. T.o.v. 1979 was dit een afname van 262 BF/zd of — 0,5%.

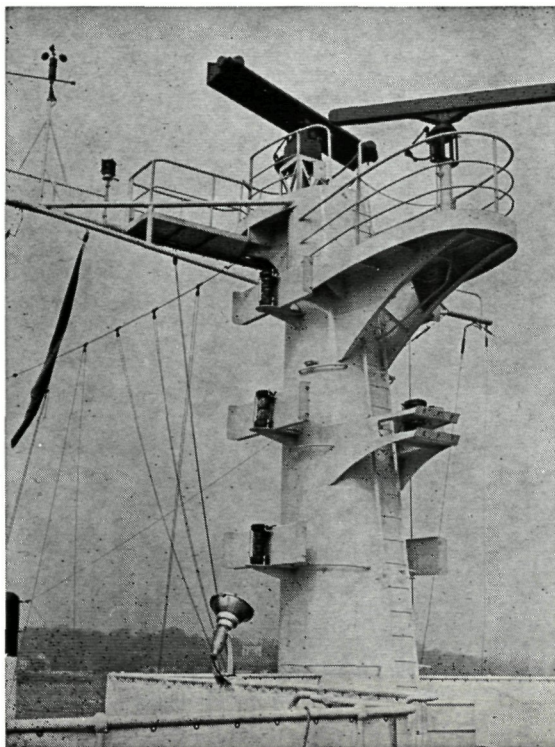
Hieruit blijkt dat vaartuigen die een normaal aantal uitvaarten nauwelijks hun bruto-besomming van 1979 konden handhaven. Rekening houdend met de permanente kostenstijging, zoals de gasolieprijs die vorig boekjaar met 39% opliep, mag men stellen dat de bedrijfsresultaten van de reders in 1980 fel gedaald zijn. Gelet op de huidige conjunctuurevolutie ziet de toestand van onze zeevisserij er beslist niet rooskleurig uit.



Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout



n. v. E.N.I. s.a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914 - 1918

Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

15 mars : — Dep.UC.36.

- Des.Bri. « FOYLE » M. Bar.67 (UC.68) AV coulé.
- UC.66 Bar.71 près GALLEY HEAD.
- UC.70 Bar.72 devant la LOIRE.
- UC.70 Bar.72a devant OLERON.
- Vap.Bri. « FRIMAIRE » 1778 Tx + T UC.21.
- Vap.Bri. « COUGH » 1412 Tx + T UC.16 entre BEACHY HEAD et SEINE.
- Vap.Nor. « SOLFERINO » 1155 Tx + exp.UC.47 près OUESSANT.
- Vap.Nor. « WILFRED » 1121 Tx + exp.UC.47 près OUESSANT.
- Voi.Fr. « ADIEU-VA » 64 Tx + exp.UC.18.
- BP.Fr. « FLEUR d'ESPERANCE » 24 Tx + exp. UC.21 devant St NAZAIRE.
- BP.Fr. « PETITJEAN » 21 Tx + exp.U.C.21 devant St NAZAIRE.
- Voi.Fr. « EUGENE ROBERT » 98 Tx + exp.UC.21 devant St NAZAIRE.

16 mars : — Ret.UC.16.

- UC.1 Bar.73 E du SIZWELL BANK.
- UB.12 Bar.74 devant GRAVELINES.
- U.C.70 combat avec bateau piège Fr. « MARGUERITE » 362 Tx.
- Vap.Bri. « SIR JOSEPH » 84 Tx + UB.18.
- Vap.Nor. « RONALD » 3021 Tx + exp.UC.21 N. de BELLE ILE.
- Vap.Ita. « MEDUSA » 1274 Tx + T UC.47 près OUESSANT.
- Voi.Fr. « SULLY » 2649 Tx + T UC.47 près OUESSANT.
- Voi.Bri. « WILLIAM MARTIN » 104 Tx + exp UC.48 E. FASNET.
- BP.Bri. « PENCAER » 46 Tx + exp UC.48 E. FASNET.
- Voi.Fr. « ANAIS » 130 Tx et « MAGDELAINE DAVOUGFT » 148 Tx + exp.UC.21.

16 mars : — Voi.Fr. MAGDELAINE DAVOUGFT » 148 Tx + exp.UC.21.

- Voi.Pilote Fr. « MARTHE YVONNE » 30 Tx + exp. UC.70 entrée Gironde.
- Voi.Pilote Fr. « CORDONAN » 28 Tx + exp.UC.70 entrée Gironde.

17 mars : — Dep.UB.40 Manche E.

- UC.48 Bar.78 E de CONINGBEY, 78a près BARBERS LV.
- UC.48 Bar.75 devant WATERFORD.
- Sloop Bri. « MIGNONETTE » + M Bar.71 (UC.66)
- Voi.Fr. « MARIE LOUISE » 426 Tx + UB.18 entrée SEINE.
- Voi.Fr. « ? » 269 Tx + UB.18 entrée SEINE.

— Vap.Dan. « RUSSIA » 1617 Tx + T UC.36 N. OUESSANT.

- BP.Bri. « GUARD » 38 Tx + exp.UC.48 près CONINGSBERG LS.
- Vap.Bri. « ANTHONY » 6446 Tx + T UC.48 près CONINGSBERG LS.
- Vap.US. « CITY OF MEMPHIS » + exp.UC.66 S FASTNET.
- BP.Fr. « LOUISE IV » 25 Tx, « RENE ISLANDA » 25 Tx, « ROYAL » 25 Tx, « N.D. du PERPETUEL SECOUR » 25 Tx, « JULIETTE » 25 Tx, « DIEU TE GARDE » 25 Tx, « CAMILLE EMILE » 25 Tx, « ALICE MARIE » 25 Tx et « RUPELLA » 255 Tx + exp. UC.70 N. GIRONDE.

18 mars : — Ret.UC.72, UB.36.

- Dep.UC.65 Manche et mer IRLANDE, UC.17. Manche jusqu'à START POINT.
- Dra.Bri. « DUCHESS OF MONTROSE » 322 Tx + M Bar 74 (UB.12).
- Vap.Nor. « AVANCE » 273 Tx capturé par et conduit à Zeebrugge.
- BP.Fr. « MARIE LOUISE » 33 T + exp.UB.18 entrée SEINE.
- Vap.US. « ILLINOIS » 5335 Tx + exp.UC.21 N. CASQUETTES.
- UC.36 Bar.79 « Chenal du FOUR ».
- UC.70 duel d'artillerie avec trois voi.Fr. à bord UC.70 trois hommes légèrement blessés et deux gravement, voi. « HYACINTHE YVONNE » + C. N. GIRONDE.
- BP.Fr. « MADONE » 30 Tx, « ENTENTE CORDIALE » 22 Tx, « FELICITE-ALBERT » 34 Tx + exp. UC.70 N. GIRONDE.
- Sloop.Bri. « ALYSSUNE » 1250 Tx + M Bar.71 (UC.66).

19 mars : — UC.36 Bar.80 devant BREST.

- UC.17 Bar.81 près BEACHY HEAD, Bar.81a près NEW HAVEN.
- Vap.Nor. « BRODE » 2363 Tx + T UC.36 près PENMARCH.
- Vap.Nor. « KONG INGE » 867 Tx + exp.UC.36 baie AUDJERNE.
- Voi.Fr. « AMERICAIN » 261 Tx + E. LIZARD.
- Vap.Fr. « MICHEL » 1772 Tx + M Bar.72a (UC.70).
- Vap.Nor. « AVRA » 2132 Tx + M Bar.72a (UC.70).
- BP.Fr. « RHODORA » 18 Tx + exp.UC.17 près BEACHY HEAD.

20 mars : — Ret.UB.18, UC.21.

- Vap.Bri. « HAZELPART » 1964 Tx + T UC.66 près START POINT.

21 mars : — Dep.UB.39.

— UC.17 Bar.82 près NAB LS.

— BP.Bri. « CURLEW » 51 Tx + exp.UC.17 près START POINT.

— BP.Bri. « AVANCE » 60 Tx + exp.UC.66 N. entrée O. Manche.

— Vap.Bri. « RATORUA » 11140 Tx + T UC.17 entre START POINT et PORTLAND.

— Vap.Bri. « HUNTSCAPE » 2933 Tx + M Bar.81a (UC.17).

— Vap.Bri. « SOROCABA » 4307 Tx + exp.UC.48 S. EDDYSTONE.

— Nav. Hôpital Bri. « ASTURIAS » 12002 Tx T UC.66 près START POINT mais peut-être échoué.

22 mars : — Ret.UC.70.

— Dep.UC.72.

— UC.11 Bar.84 E. SHIPWASH SAND.

— UC.65 Bar.85 devant LIVERPOOL.

— Vap.Bri. « PROVIDENCE » 2970 Tx + M Bar.78a (UC.48).

— Vap.Nor. « HUGIN » 1595 Tx + exp.UC.36 près PENMARCH.

— Vap.Bri. « CHORLEY » 3828 Tx + T UC.48 E. START POINT.

23 mars : — Ret.UC.66.

— UC.6 Bar.86 S SHIPWASH LS.

— UC.72 Bar.87 près DUNGENESS.

— UC.65 Bar.89 près Bar.LS (entrée de LIVERPOOL).

— Vap.Hol. « J.B. AUGUST KEZLER » 5104 Tx T UB.39 SE START POINT est remorqué à PLYMOUTH.

— Vap.Bri. « CLAN MAC MILLAN » 4525 Tx + T UB.39 SE BEACHY HEAD.

— Vap.Bri. « ACHILLE ADAM » 460 Tx + T UB.39 SE BEACHY HEAD.

— Vap.Bri. « EXCHANGE » 270 Tx + T UB.39 SE BEACHY HEAD.

— Vap.Bri. « MAINE » 3616 Tx + T UC.17 près START POINT.

— Vap.Bri. « MEXICA » + M Bar.81 (UC.17).

— Vap.Nor. « KNUDSEN » 3532 Tx T UB.39 près BEACHY HEAD mais est pris en remorque et sauvé.

— Voi.Nor. « ESEU » 569 Tx + exp.UC.66 S. BEACHY HEAD.

24 mars : — Dep.UC.36, UC.69.

— UC.72 Bar.88 près ROYAL SOVEREIGN.

— Vap.Bri. « FAIRCARN » 592 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Vap.Nor. « RORSNES » 732 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Vap.Bri. « ENNISTOWN » 689 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Vap.Bri. « HOME » 175 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Voi.Fr. « BRUYERE » 100 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Vap.Inc. ± 1500 Tx + T UC.36 Baie AUBLONE.

25 mars : — Ret.UC.48.

— UC.1 Bar.90 E SIZWELL BANK.

— Voi.Fr. « LEONTINE » 201 Tx + C UB.36 près Ile de CROIX.

— Tra.Bri. « EVANGEL » 197 Tx + M Bar.78a (UC.48).

— Vap.Bri. « BAYNAEN » 3227 Tx + T UC.36 près Ile de CROIX.

— Voi.Fr. « FRINGANTE » 124 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Vap.Bri. « ADENAWEN » 3798 Tx + T UC.65 mer d'IRLANDE.

— Voi.Bri. « BRANDON » 130 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Vap.Gre. « POSEIDON » 2589 Tx + exp.UC.65 mer d'IRLANDE.

— Voi.Bri. « HUNTLEYS » 186 Tx + exp.UC.69 S BEACHY HEAD.

— Voi.Bri. « MARY ANNIE » 154 Tx + exp.UC.69 S BEACHY HEAD.

— BP.Fr. « MARIE LOUISE » 35 Tx, « LOUISE » 43 Tx, « ETOILE DE LA MER » 43 Tx, « FELIX FAURE » 37 Tx, « St JOSEPH » 35 Tx + exp. et C UB.40 devant SEINE.

— BP.Fr. « ETOILE POLAIRE » 51 Tx + exp.UC.36 près Ile de CROIX.

26 mars : — Ret.UC.17.

— UB.12 Bar.91 O. DYCK LV.

— Vap.Sue. « NORMA » 1536 Tx + exp.UC.69 O. Manche.

27 mars : — UC.65 Bar.92, 92a et b près BAR LS.

— UC.69 Bar.93 N. BELLE ILE.

— Vap.Hol. « AMSTELSTROOM » 1413 Tx + T UB.10 ENE N. HINDER LV.

— Vap.Nor. « GRIB » 1450 Tx + exp.UC.69 S. OUessant.

— Vap.Nor. « NAFTA » 1146 Tx + exp.UC.69 S. OUessant.

— Vap.Bri. « KELVINHEAD » 3063 Tx + M Bar.92a (UC.65).

— Vap.Bri. « THRACIA » 2891 Tx + T UC.69 près BELLE ILE.

28 mars : — Ret.UC.36.

— Dep.US.32, MANCHE Baie SEINE et LYME.

— Dep.UB.39, MANCHE et Côte O. FRANCE.

— Dep.UC.71, MANCHE et Côte O. FRANCE.

— UC.69 Bar.94 N. ILE d'YEU.

— Vap.Bri. « SNOWDOWN RANGE » 4662 Tx + T UC.65 près de LIVERPOOL.

— Vap.Bri. « ARDGLAZ » 778 Tx + exp.UC.65 près de Liverpool.

— Des.Bri. « SKATE » 1080 Tx T UC.69, mais remorqué à HARWICH par Des.Bri. « LENNOX » et « LAW FORD ».

— Vap.Bri. « MEMNON » 3203 Tx + T UC.66.

— Vap.Bri. « AMBIENT » 1517 Tx + M Bar.56 (UC.4).

— Vap.Bri. « PONTIPRIDE » 1556 Tx + M Bar.56 (UC.4).

— Vap.Bri. « TOPAZ » 696 Tx + T UB.18.

— BP.Fr. « ALICE CHARLES » 41 Tx et « ARETHUSE » 49 Tx + exp.UC.21.

— MP.Bri. « REINDEER » 52 Tx et « FORGET ME NOT » 40 Tx + exp.UC.66.

— BP.Bri. « GOLD SEETER » 62 Tx, « COMRADES » 58 Tx, Bel. « DE TIEN KINDER » 44 Tx + C UB.32. de LIVERPOOL.

— Vap.Rus. « LAIMA » 148 Tx + exp.UC.65 près de LIVERPOOL.

— Vap.Nor. « DAGALI » 742 Tx + C UC.65 près de LIVERPOOL.

— Voi.Bri. « HAVERST HOME » 103 Tx + C UC.65 près de LIVERPOOL.

— Vap.Bri. « BYCHWOOD » 1985 Tx + T UC.65 près de LIVERPOOL.

— Vap.Gre. « KATINA » 2464 Tx + exp.UC.69 près ILE d'YEU.

— Vap.Gre. « FRIGOS » 3531 Tx + T UC.72 S. LIZARD.

29 mars : — Dep.UB.23 HOOFDEN, UB.20 HOOFDEN.

— UC.71 Bar.95 devant LE TREPORT, 95a devant DIEPPE.

— UC.14 Bar.96 devant STANFORD Channel.

— Voi.Bri. « CANOID » 165 Tx + exp. et C. UB.40 baie SEINE.
 — Voi.Fr. « IRMA » 353 Tx + exp. et C. UB.40 baie SEINE.
 — Vap.Nor. « MORILD I » 1354 Tx + exp. UC.69 entrée GIRONDE.

30 mars : — Vap.Bri. « CHRISTOPHER » 316 Tx + M Bar.96 (UC.14).
 — Vap.Bri. « SOMME » 1828 Tx + T UB.40 E. BARFLEUR.
 — Vap.Nor. « BRITTA » 2018 Tx + T UC.69 S. GIRONDE.
 — Vap.It. « AVANGUARDIA » 2703 Tx + exp. UC.69 S. GIRONDE.

31 mars : — Ret. UB.40.
 — Dep. UC.62 HOOFDEN
 — UC.71 Bar.97 devant St VALERY.
 — UC.6 Bar.99 N. de MARGATE SAND.
 — UC.4 Bar.98 E. ORFORDNESS.
 — UC.1 Bar.100 N. SHIPWASH LV.
 — UC.12 Bar.101 NO. GRAVELINES.
 — UC.11 Bar.102 E. SHIPWASH SAND.
 — Nav. Hôpital Bri. « GLOUCESTER CASTLE » 7999 Tx + UB.32 entrée SEINE, mais peut entrer au port.
 — Drifter Bri. « FORWARD III » 89 Tx + M Bar.86 (UC.6).
 — Vap.Hol. « HESTIA » 959 Tx + exp. UB.23 dans HOOFDEN.
 — Voi.Bri. « BOAZ » 111 Tx + exp. UB.32 près SEINE.
 — Voi.Bri. « GIPPEWIC » 116 Tx + exp. UB.32 près SEINE.
 — Vap.Bri. « QUEEN LOUISE » 4879 Tx T est remorqué à LE HAVRE.
 — Vap.Nor. « FARMAND » 1387 Tx + exp. UC.69 devant BILBAO.
 — Voi.Bri. « PRIMEROSE » 113 Tx + C UC.71 S. START POINT.

1 avril : — Ret. UC.65.
 — Vap.Nor. « LISBETH » 1621 Tx + exp. UB.23 HOOFDEN.
 — Voi.Bri. « ENDYMION » 65 Tx + C UB.32 près START POINT.
 — Voi.Bri. « SILVIA » 164 Tx + exp. UB.39 S. BEACHY HEAD.
 — Voi.Bri. « EASTERN BELLE » 97 Tx + exp. UC.72 entrée SO SOLENT.
 — BP.Fr. « JOLIE BRISE » 18 Tx et « PROVIDENCE DIEU » 15 Tx + C UB.36 baie AUBIERNE.

3 avril : — Ret. UB.20, UC.72.
 — Voi.Bri. « ELLEN JAMES » 165 Tx + C UC.71 O OUESSANT.

4 avril : — Ret. UB.23.
 — Vap.Bel. « TREVIER » 3006 Tx + UB.23.
 — Vap.Bri. « GOWER COAST » 804 Tx + M Bar.95 (UC.71).
 — Vap.It. « PENSICRO » 2632 Tx + exp. UC.71 O OUESSANT.
 — Vap.Bre. « PARANA » 4461 Tx + T UB.32 près BARFEUR ce qui provoque la rupture relations diplomatiques entre Allemagne et Brésil.

5 avril : — Ret. UB.36.
 — Dep. UB.31 HOOFDEN.
 — UC.62 rencontre Q.Ship « DAG » (ex RESULT) dans HOOFDEN vers 0400 et combat d'artillerie.
 — Voi.Fr. « ERNEST LEGOUVE » 2246 Tx + T UB.32 près Ile de Wight.

— Vap.Nor. « DICTA » 2263 Tx + C UB.39 S. OUESSANT.
 — Vap.Esp. « SAN FULGENCIO » 1558 Tx + C UC.71 O. GIRONDE.

6 avril : — Ret. UC.62, qui au retour est attaqué par 3 avions Bri.
 — Dep. UC.26.
 — UC.1 Bar.103 SE SHIPWASH LS.
 — UC.6 Bar.105 NE MARGATE SAND.
 — UC.4 Bar.104 E ALDBRO NAPES.
 — UC.11 Bar.106 E. SHIPWASH SAND.
 — UB.12 Bar.107 NO GRAVELINES.
 — Voi.Fr. « PERCE NEIGE » 141 Tx + C UB.39 près LANDSEND.
 — Voi.Fr. « LA TOUR D'AUVERGNE » 188 Tx + C UB.39 près LANDSEND.
 — Vap.Nor. « THELMA » 1351 Tx + M Bar.44 (UC.65).

7 avril : — Ret. UB.32.
 — Vap.Por. « CAMINHA » 2763 Tx + C. UC.71 S. GIRONDE.
 — Vap.Bri. « LAPLAND » 18565 Tx M Bar.89 et 92 (UC.65) parvient à LIVERPOOL.
 — UB.38 au quai du môle entouré de bombes mais sans dégâts.

8 avril : — Dep. UB.20 HOOFDEN, UB.38 MANCHE Jusque START POINT.
 — UC.14 Bar.108 SE LOWESTOFT.

9 avril : — UC.26 Bar.109 et 109a devant LE HAVRE.
 — Vap.US. « NEWPORT » 10080 Tx M Bar.89 et 92 (UC.65) mais peut entrer au port. A bord AMIRAL SIMS USN qui vient à LONDRES pour conférer avec Amirauté concernant entrée en guerre des USA.
 — Vap.Bri. « ORTHOS » 218 Tx + M Bar.108 (UC.14).
 — Vap.Bri. « KITTEWAKE » 1816 Tx + T UB.31 25' NO MAAS LV.
 — Voi.Fr. « SAINT MANDEZ » 299 Tx + UB.39 N. LE HAVRE.
 — Vap.Gre. « BALHALL » 750 Tx + T UC.71 près OUESSANT.

10 avril : — Ret. UB.39.
 — UB.20 fortement attaqué par 2 Des.Bri. Installation électrique Gyro et Périscope endommagés.
 — Pat.Bri. P.26 613 Tx + M Bar.109a (UC.26).
 — Vap. Hôpital Bri. « SALTA » 7284 + M Bar.109a (UC.26).
 — Vap.Nor. « RANVIK » 5848 Tx + T et exp. UC.71 SO OUESSANT.

11 avril : — Ret. UB.20.
 — Vap.Bri. « BRANSOME HALL » 4262 Tx T UC.26 devant CHERBOURG mais sauvé.
 — Tra.Bri. « AMY » 270 Tx + M Bar.109a (UC.26).
 — BP.Bri « PRECERENT » 36 Tx + S. UB.38 près START POINT.

12 avril : — Ret. UB.20 avarié et UB.31.
 — Vap.Bri. « LISMORE » 1305 Tx + T UB.38 bouche de la SEINE.
 — Voi.Fr. « EDELWEIZ » 191 Tx + C. UC.71 SO Ile de WIGHT.

13 avril : — Ret. UC.71.
 — Voi.Bri. « MARIA » 175 Tx + exp. UB.38 près START POINT.
 — Voi.Fr. « GAMBETTA » 39 Tx + exp. UC.26 près Ile d'YEU.

14 avril : — Dep.UB.23 HOOFDEN, UB.36 MANCHE, UB.40 MANCHE E., UC.16 MANCHE E., UC.47 MANCHE CANAL de BRISTOL et St. GEORGES, UC.62 HOOFDEN.

— Vasp.Esp. « TOM » 2413 Tx + T UC.26 S. GIRONDE.

15 avril : — Dep.UB.66 MANCHE, mer d'IRLANDE retour par Canal du Nord et Ouest d'IRLANDE, UC.70 MANCHE, côte O. France et côte N Espagne jusqu'à BILBAO.

— UC.16 Bar.111 WEST DIEP, 111a devant St VALERY, 112 devant FECAMP.

— Vap.Nor. « MOEHLENPRIS » 638 Tx + exp.UB.40 près BEACHY HEAD.

16 avril : — Ret.UB.38.

— Dep.UB.21 MANCHE et côte O. FRANCE jusqu'à GIRONDE.

— UC.6 Bar ; 114E de MARGATE SAND.

— UC.11 Bar.115 S. SHIPWASH LS.

— UB.36 fortement attaqué pendant 50 min. par trois destroyers et dirigeable près côte Fr.

— Vap.Bri. « ROCHESTER CASTLE » 102 Tx + C UB.36 S. BOULOGNE.

— Vap.Bri. « WARDEN » 297 Tx + C UB.36 près GRIS-NEZ.

— Vap.Bri. « CAIRNDHU » 4019 Tx + T UB.40.

— Voi.Bri. « VICTORIA » 165 Tx + exp.UB.40.

— Voi.Bri. « EDWARD » 476 Tx + exp.UB.70 près BEACHY HEAD.

17 avril : — Ret.UB.36 qui en rentrant à ZEEBRUGGE a son arrière submergé par lame de fond, un maître emporté par dessus bord et disparu. Navire doit être remorqué pour entrer.

— UC.70 Bar.116 et 116a et b près NAB LS.

— UC.47 Bar.117 près PENZANCE et 117a près HARTLAND POINT.

— Vap Hôpital Bri. « LANFRANC » 6287 Tx + T UB.40 devant SEINE.

— Voi.Bri. « WILLIAM SHEPHERD » 143 Tx + exp. UC.47 START POINT.

— Voi.Bri. « DANTZIG » 108 Tx + exp.UB.47 START POINT.

— Vap.Bri. « DONEGAL » 1885 Tx + T UC.21 près Ile de WIGHT.

— Vap.Bri. « CLAN SUTHERLAND » 2820 Tx + T UC.66 START POINT.

— Vap.Bri. « NIRVANA » 6021 Tx M Bar.116 (UC.70) est sauvé.

18 avril : — Dep.UB.36 MANCHE et Partie N. côte O. France.

— UC.47 Bar.118 près TREVOSE HEAD.

— Voi.Fr. « SURCOUF » 194 Tx + C UC.26 N. OUESSANT.

19 avril : — UB.12 Bar.119 E. DYCK.

— UC.1 Bar.120 NE SHIPWASH LV.

— UC.62 en collision avec SM. Bri.E.50. Pas d'avarie. Près N. HINDER LS.

— Rem.Bel. « MARCEL » 24 Tx et 2 allèges + exp.UB.23 HOOFDEN.

— Vap.Bri. « LUMINA » 5856 Tx M. Bar.114 (UC.6) mais atteint port.

— Vap.Bri. « LIME LEAF » 7339 Tx T UB.40 près BEACHY HEAD mais atteint port.

— Vap.Bri. « CITURNUM » 3126 Tx + T UC.21 près PENMARCH.

— Voi.Bri. « SENATOR DAMBINGER » 164 Tx + C UC.26 près BEACHY HEAD.

— Vap.Bri. « JEWEL » 195 Tx + exp.UB.47 Canal d'IRLANDE.

— Vap.Bri. « GOLD COAST » 4255 Tx + T UC.47 côte d'IRLANDE.

20 avril : — Ret.UB.28, UB.40, UC.26, UC.62.

— UC.16 rencontre Q.Ship « GLEN » sans résultat.

— Dra.Bri. « REPAULIN » 314 Tx + M Bar.119 (UB.12).

— Vap.Gre. « GEORGIOS » 3124 Tx + T UC.21.

— BP.Hol. « ARIE » 107 Tx + C. UB.16 S. BRAINE-BANK (LOWESTOFT).

21 avril : — Ret.UB.40.

— UC.21 Bar.121 N. Ile d'YEU.

— UC.36 Bar.122 et 122a chenal du FOUR, 122b devant BREST.

— UC.66 Bar.123, 123a et b devant BELFAST.

— BP.Fr. « EMILE CHARLOTTE » 23 Tx + exp. UC.21 devant Ile d'YEU.

— Voi.Nor. « VILLE DE DIEPPE » 1254 Tx + exp. UC.21 devant LA ROCHELLE.

— UC.21 est ensuite attaqué par deux avions Fr. Peu de dégâts.

22 avril : — Dep.UB.31 MANCHE, UB.32 MANCHE.

— UC.66 Bar.124 et 124a E d MULL OF CANTYRE.

— UC.36 Bar.125 S Ile de SEIN.

— UC.47 rencontre Q.Ship Voi. « GAELIC » Combat Art.Bri. endommagé. UC.47 peu de dégâts.

— Voi.Bri. « AERTHUSA » 1279 Tx + exp.UB.66 côte O. IRLANDE.

— Voi US. « PERCY BIRDFALL » 1127 Tx + exp. UC.21 devant GIRONDE.

— Voi.Nor. « VALERIE » 2139 Tx + exp.UB.21 devant GIRONDE.

— Suite a cette attaque UC.21 attaqué par 2 avions Fr.

— Vap.Bri « CAPENOR » 2536 Tx + M Bar.126 (UC.21).

23 avril : — Dep.UB.39 MANCHE et GOLF GASCOGNE.

— UC.21 Bar.127 devant GIRONDE.

— UC.6 Bar.128 NE MARGATE SAND.

— Vap.Bri. « MATAKA » 1776 Tx + T UC.47 près QUEENSTOWN.

— Tra.Bri. « ROSE II » 213 Tx + M Bar.123b (UC.66)

— BP.Bel. « CENABIC » 16 Tx + M Bar.95a (UC.47)

24 avril : — UC.4 rencontre Q.Ship « BALA » 1016Tx

— Vap.Bri. « BARNTON » 1858 Tx + T UC.21 N. GIRONDE.

— Voi.Fr. « PROVIDENCE » 272 Tx + exp.UB.36 devant LOIRE.

— Vap.Bri. « KENILWORTH » 2735 Tx + M Bar.122b (UC.36).

— Vap.Bri. « PLUTUS » 1189 Tx + T UC.47 devant TREVOR HEAD.

— BP.Bri. « HEATHER » 179 Tx + exp.UB.47 près Iles SCILLY.

— Vap.Hol. « MINISTER TACK VAN BOORTVLIET » 1106 Tx + T UB.10 E. BRAUNE BANK (LOWESTOFT).

— Voi.Fr. « MARIE BLANCHE » 359 Tx + exp.UB.32 entre CHERBOURG et PORTLAND.

25 avril : — Dep.UB.38 MANCHE O.UB.65 MANCHE, mer d'IRLANDE et CLYDE, UC.72 MANCHE et côte O. FRANCE, UC.69 MANCHE, côte ESPAGNE.

— UC.11 Bar.130 NE SUNK LS.

— Voi.Hol. « ELISABETH » 146 Tx + C. UB.10 15' S. LOWESTOFT.

— Vap.Bri. « BAKARAT » 11120 Tx + T UB.32 N. LANDSEND ».
 — Vap.Bri. « HIRONDELLE » 1648 Tx + T UC.36 près BELLE ILE.
 — Vap.Fr. « BAIGORRY » 2161 Tx + UC.21 S. BELLE ILE.

26 avril : — Dep.UC.48 MANCHE, CANAL BRISTOL et S. IRLANDE.

— Arr.UC.63 EV. HEYDEBRECK venant de KIEL.
 — UC.1 Bar.132 devant STANFORD Channel.
 — UB.12 Bar.131 N. CALAIS.
 — Cha.Hol. « AMSTELDYK » 186 Tx + Exp.UC.63 près HAAKS LV.
 — Vap.Bri. « ALBAMA » 1744 Tx + M Bar.131 (UC.12)
 — Drifter RN « PLANTIN » 84 Tx + M Bar.68 (UC.72)
 — UC.72 Bar.133 près ROYAL SOVEREIGN LS.
 — Voi.Nor. « JOHN LOKETT » 842 Tx + exp.UC.47 S. LIZARD.
 — Voi.Fr. « AIGLE » 127 Tx + exp.UC.47 S. START POINT.
 — BP.Bri. « BOY DANIS » 41 Tx + Exp.UC.21 près START POINT.
 — Voi.Bri. « ATHOLE » 150 Tx + C UC.65 S. Ile de WIGHT.
 — Voi.Bri. « AGNES CAIRNS » 146 Tx + exp.UC.65 S Ile de WIGHT.
 — Voi.Fr. « BRETAGNE et BENDES » 79 Tx + exp. UC.65 S Ile de WIGHT.

27 avril : — UC.65 abat un Hydr. Fr. près Iles SCILLY.
 — UC.66 rencontre Q.Ship Bri. « TAMARISK » combat au canon.

— Tra.Bri. « AGILE » 246 Tx + M Bar.130 (UC.11)
 — Vap.Bri. « QUANTOD » 4470 Tx T UC.66 mais peut entrer Port.
 — Vap.Bri. « GOOD HOPE » 77 Tx + C UC.72 O. de BEACHY HEAD.
 — Vap.Bri. « BEEMAH » 4750 Tx + T UB.32 30' SO des Iles SCILLY.
 — Vap.Bri. « ALFALFA » 2993 Tx + T UB.32 30' SO des Iles SCILLY.
 — Voi.Bri. « JESSIE » 108 Tx + Exp. UC.48 près PORTLAND.
 — Voi.Bri. « AMELLA » 62 Tx et « JANE » 62 Tx + exp. UC.48 Cap de la HAGUE.
 — Voi.Bri. « BURROWA » 2902 Tx + exp. UC.65 près Iles SCILLY.
 — Vap.Nor. « BERJOE » 1002 Tx + T Mance O.

28 avril : — Ret.UC.21, UC.47.

— Dep.UB.18 Bouches de la SEINE, UC.61 MANCHE.
 — UC.66 rencontre Q. Ship.Bri. non identifié. Sans résultat à 40' O. des SCILLY.
 — Vap.Bri. « MEDINA » 12350 Tx + T UB.31 près START POINT.
 — BP.Bri. « PURSUE » 37 Tx + exp.UB.32 près START POINT.
 — Vap.Rus. « CONDOR » 3565 Tx + exp.UC.36 O. OUESSANT.
 — UC.36 duel d'Art. avec Vap.Bri. sans résultat.
 — Vap.Esp. « ALU MENDI » 2104 Tx + exp.UC.65 canal St. GEORGES.

29 avril : — Dep.UB.23 HOOFDEN.

— UC.6 Bar.135 E MARGATE SAND.
 — UC.48 Bar.136 devant PORTSMOUTH.
 — UC.48 Bar.136a près BEACHY HEAD.
 — UC.49 Bar.137 E BELLE ILE, 137a et b entrée St. NAZAIRE.
 — UB.18 attaqué par 4 avions, mitraillé et bombardé sans résultat près DOVER.

— UB.23 attaqué par SM.Bri. E.47 attaque manquée une torpille n'explose pas et la seconde explose sur le fond de la mer.

— Voi.Bri. « ELLEN HARRISON » 103 Tx et « MERMAID » 76 Tx + exp.UB.32 devant CHERBOURG.
 — BP.Fr. « PETIT ERNEST » 20 Tx, « BAYONNAIS » 20 Tx, « EUGENE LUCIE » 34 Tx et « FRERE DE CINQ SOEURS » 20 Tx + exp.UC.72 près Baie d'AUBIENE. Côte O. FRANCE.

30 avril : — Dep.UB.20 HOOFDEN, 40 MANCHE E., UC.26. Côte N. FRANCE, UC.71 HOOFDEN.

— UC.61 Bar.138 et 138a près NEEDLES, 138b près ANVIL POINT.
 — UC.61 Bar.138c près St. ALBANS.
 — UC.65 Bar.139 et 139a N. FIRTH of CLYDE.
 — Vap.Fr. « PORTBAIL » 378 Tx + T UB.32 N. BARFLEUR.
 — Vap.Nor. « EDEN » 1303 Tx + T UC.70 O. BEACHY HEAD.
 — Tra.Bri. « ARFON » 227 Tx + M Bar.138c (UC.61).
 — Vap.Fr. « St. LOUIS III » 303 Tx + M Bar.97 (UC.71)
 — Vap.Bri. « EDERNIAN » 3588 Tx M Bar.97 (UC.71) mais sauvé.
 — Voi.Bri. « LITTLE MYSTERY » 114 Tx + exp.UC.61 près PORTLAND.
 — Vap.Uru « GORGIA » 1957 Tx + exp. UC.61 près PORTLAND.
 — Voi.Fr. « SARCELLE » 31 Tx + M Bar.95a (UC.71).

1 mai : — UC.65 Bar.140, 140a et b partie S. FIRTH OF CLYDE.

— UC.61 Bar.141 E. PORTLAND près SHAMBLES.
 — UC.26 Bar.143 et 143a devant LE HAVRE.
 — Vap.Bri. « BAGDALE » 3045 Tx + T UC.66 près OUESSANT.
 — Vap.Por. « BARREIRO » 1788 Tx + exp.UC.69 côte N. ESPAGNE.
 — Vap.Bri. « S.N. JACQUES » 2105 Tx + T UB.18 SW BOULOGNE.
 — Vap.Bri. « LADYWOOD » 2314 Tx + exp.UB.38 près LANDSEND.
 — Vap.Bri. « HELEN » 322 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Voi.Bri. « JOHN W. PEARN » 75 Tx + exp.UC.66 S. START POINT.
 — Voi.Fr. « MANCHE » 335 Tx + exp.UC.66 S. START POINT.
 — Voi.Bri. « B. D. POITS » 112 Tx + C.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Voi.Nor. « JURIG » 1196 Tx + C.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — BP.Fr. « RAYMOND ESTHER » 20 Tx + exp.UC.48 devant LANDSEND.
 — BP.Fr. « RAYMOND ESTHER » 20 Tx + exp.UC.48 près LANDSEND.

2 mai : — Ret.UB.18, UC.36, UC.70.

— UC.1 Bar.142 devant HEWETT channel.
 — Des.Bri. « DERWENT » 555 Tx + M Bar.143 (UC.26) devant LE HAVRE.
 — Vap.Bri. « JUNO » 1384 Tx + T UB.18 MANCHE E.
 — Vap.Bri. « TELA » 7226 Tx + T UB.18 MANCHE E.
 — Vap.Bri. « WARNOW » 1593 Tx + T UC.48 côte de CORNOUAILLE.
 — Vap.Nor. « CERTO » 1629 Tx + UC.26 devant SEINE.
 — BP.Bri. « UNITED » 61 Tx + exp.UC.48 côte de CORNOUAILLE.
 — Vap.Hol. « NOORDZEE » 136 Tx + exp.UC.62 HOOFDEN.

— Vap.Bri. « DORA » 296 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Vap.Jap. « TALZAN MARU » 3569 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Vap.Bri. « SAINT MUNGO » 402 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Vap.Bri. « DERRYMORE » 485 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Vap.Bri. « AMBER » 401 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Vap.Bri. « MORION » 299 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — Voi.Bri. « ERNEST » 111 Tx + exp.UC.65 N. mer d'IRLANDE.
 — BP.Fr. « KERNADO » 175 Tx + T UC.72 S. LOIRE.
 — Voi.Fr. « YVONNE » 100 Tx, « VICTORIA » 290 Tx, « RUSSIE » 127 Tx, « CANCALLAIS » 232 Tx + exp.UC.72 S. LOIRE.
 — BP.Hol. « WESTLAND » 108 Tx + exp.UC.71 près TERSCHELLING LV.

3 mai : — Ret.UB.18, UB.31, UC.66.

— Dep.UC.63 HOOFDEN.
 — UC.26 Bar.144 chenal O. de CHERBOURG.
 — UB.12 Bar.146 NO GRAVELINES.
 — Vap.Bri. « GLODMOOR » 3753 Tx + T UB.40 près BEACHY HEAD.
 — Vap.Bri. « USSA » 2066 Tx + M Bar.144 (UC.26).
 — Vap.It. « GIOVAMINA » 3030 Tx + exp.UC.61 près BELLE ILE.
 — Vap.Gre. « MARIA » 2574 Tx et vap.Nor. « POLSTAD » 2692 Tx + exp.UC.69.
 — BP.Fr. « FILS DU PROGRES » 25 Tx + exp.UC.61 près ILE DE SEIN.

4 mai : — UC.6 Bar.147 NE MARGATE SAND.

— Vap.Gre. « ASSOS » 2720 Tx + exp.
 — Vap.Gre. « AGHIOS NIKOLAOS » 2231 Tx + exp.
 — Voi.Bri. « JOSEPH » 205 Tx + exp.UB.38 Baie SEINE.
 — BP.Fr. « MARNE » 25 Tx, « VERDUN » 25 Tx, « MAMELENA IX » 115 Tx, « MAMELENA XII » 111 Tx + exp.UC.72 S. côte O de FRANCE.
 — Vap.Hol. « NEPTUNUS » 160 Tx + exp.UC.62 près N. HINDER LS.
 — Vap.Bri. « NEX DESIGN N° 2 » 66 Tx + exp.UC.65 canal St. GEORGES.
 — BP.Bri. « STRUMBLE » 45 Tx et « VICTORIOUS » 39 Tx + exp.UC.65 St. Georges.
 — Vap.Bri. « PILLAR de LARRINAGA » 4136 Tx + T UC.65 près de TUSCAR.
 — Vap.Gre. « JOANNIS B. COULANDIS » 3153 Tx + exp.UC.69.
 — Vap.Nor. « TROMP » 2750 Tx + exp.UC.69.
 — Vap.It. « ILNA » 2137 Tx + exp.UC.69.

5 mai : — Ret.UB.40.

— Vap.Bri. « GRETA » 297 Tx + C UC.48 S. côte d'IRLANDE.
 — Vap.Bri. « FELTRIA » 3254 Tx + C UC.48 S. côte d'IRLANDE.
 — Tra.Hol. « SIMON » 150 Tx + C UC.71 près TERSCHELLING LS.
 — Vap.Nor. « RYDAL » 1808 Tx + exp.UC.72 N. GIRONDE.

6 mai : — Ret.UB.23, UC.62.

— Vap.Nor. « BOZ » 2390 et « GURTH » 1340 Tx + Exp.UC.69.
 — Vap.It. « FRANCESCO » 3438 Tx + T UC.72 N. GIRONDE.

7 mai : — Ret.UC.71, UB.38.

— Vap.Bri. « LOMMOUNT » 2070 Tx + M Bar.116 (UC.79).
 — Vap.Bri. « KINROZ » 4120 Tx + T UC.48 E Iles SCILLY.
 — Vap.Nor. « TIGER » 3273 Tx + Exp.UC.69.
 — Vap.Nor. « LEIKANGER » 3544 Tx + Exp.UC.69.
 — Voi.Bri. « IRIS » 75 Tx + exp.UC.26.
 — Voi.Bri. « MAUDE » 93 Tx + exp.UC.65 dans baie CARDIGAN.
 — BP.Hol. « PRINS HENDRIK DER NEEDERLANDEN » 182 Tx et « MARTHA MARIA » 178 Tx + exp. UB.20 devant DEN HELDER.

8 mai : — Ret.UB.20.

— Dep.UC.17 MANCHE et côte O. FRANCE partie N.
 — UC.48 Bar.148 devant PLYMOUTH.
 — UC.1 Bar.149 devant HALSBOROUGH.
 — Vap.Bri. « SAN PATRICIA » 9712 Tx T UC.65 côte de CORNOUAILLE mais est sauvé.
 — Vap.Fr. « KELLY » 1868 Tx + exp.UC.61 O. baie AUBIERNE.

9 mai : — Ret.UC.72.

— Dep.UB.18 MANCHE E. et centrale. UB.36 MANCHE et OUessant.
 — UC.26 + des.Bri. « MILNE » 51°03' N 1°40' E, 2 recapés. (avec aide des. « MENTOR » et « MIRANDA »).
 — Voi.Hol. « MARCHIENA » 170 Tx + C UC.17 S. BEACHY HEAD.

10 mai : — Ret.UC.48.

— Vap.Nor. « BENI » 654 Tx + exp.UC.17 devant PORTLAND.
 — Vap.Bri. « BROOMHILL » 1392 Tx + exp.UC.61 SO PORTLAND.
 — Vap.Nor. « MINERVA » 519 Tx + exp.UC.61 SO PORTLAND.
 — Vap.Hol. « BRUNO » 171 Tx + exp.UC.62 près N. HINDER.

11 mai : Ret.UC.63.

— UC.6 Bar.151 SE KENTSH KNOCK.
 — UC.17 Bar.152 et 152 a Bouche de la LYM et s'échoue pendant 2 heures.
 — Tra.Bri. « BRADLYN » 303 Tx + M Bar.149 (UC.1).
 — Vap.Bri. « TARPEIA » 538 Tx + C UB.18 devant SEINE.

12 mai : — Ret.U.C.65.

— UC.11 Bar.153 E. SHIPWASH LV.
 — Vap.Bri. « GALLICIA » 5922 Tx + M Bar.152 (UC.17).
 — Vap.Bri. « WATERVILLE » 1968 Tx M Bar.30 UC.6. Peut s'échouer.
 — BP.Bri. « G.L.E. » 24 Tx + exp.UC.17 près EDDYSTONE.

13 mai : — Dep.UB.20 et UB.40 MANCHE.

— Voi.Dan. « ANNA » 610 Tx + exp.UC.17 S. EDDYSTONE.
 — Voi.Nor. « HUDSON » 817 Tx + exp.UC.17 N. OUessant.

14 mai : — Dep.UC.71 HOOFDEN, U.B.31 MANCHE O.

— UB.12 Bar.154 NE CALAIS.
 — Voi.Bri. « ELISABETH HAMPTON » 108 tx + C. UB.18 MANCHE.
 — Vap.Bri. « FARLEY » 3692 Tx + T UC.17 N. OUessant.

26 mai : — Dep.UC.72 MANCHE et côte O. FRANCE.
— UC.1 Bar.168 devant GRAVELINES.
— UB.12 Bar.170 dans les DOWNS.
— UC.6 Bar.171 SE. TONGUE LS.
— Vap.Gre. « ARISTIDIS » 2179 Tx + exp.UC.21.
— Vap.Nor. « NORHANG » 1246 Tx + M Bar.165 (UC.21).

27 mai : — Vap.Gre. « ESTATHIOS » 3847 Tx + exp. UC.21.

28 mai : — Dep.UB.23 MANCHE
— Vap.Nor. « WALDEMAR » 1267 Tx + exp.UC.21.
— Vap.Nor. « URNA » 2686 Tx + exp.UC.21.
— Vap.Nor. « HIRAM » 598 Tx + exp.UC.21.
— Vap.Bri. « ANCONA » 1168 Tx + T UC.70 110' OSO OUESSANT.

29 mai : — Ret.UB.38.
— Voi.Bri. « DETLES WAGNER » 225 Tx + C UC.72 S. OUESSANT.

30 mai : — UC.14 Bar.173 E. de GREAT YARMOUTH.
— Vap.Nor. « SORLAND » 2472 Tx + exp.st C. UC.21 golf GASCOGNE.
— Vap.Bri. « CORBET WOODWALL » 917 Tx + M Bar.157 (UC.36).
— Vap.Bri. « LISBON » 1203 Tx + M Bar.159a (UC. 62).

31 mai : — Dep.UB.18 MANCHE jusque PLYMOUTH.
— UC.11 Bar.174 E. SHIPWASH SAND.
— Voi.US. « DAIGO » 3004 Tx + C UB.23 S. START POINT.

1 juin : — Ret.UC.62.
— UC.61 Bar.175 NO. DUINKERKE.
— UC.6 Bar.176 près KENTISH KNOCK LS.
— UC.72 Bar.177 devant BIARITZ et 177a devant St. JEAN de LUZ.

2 juin : — UC.4 Bar.178 NE ALDBOROUGH NAPES.
— Vap.Nor. « St SUNNIVA » 1140 Tx + M Bar.177a (UC.76).
— Vap.Esp. « CREAGA » 2233 Tx + T UC.72 N. BAYONNE.
— Vap.Nor. « ORSNES » 1776 Tx + T UC.72 N. BAYONNE.
— Vap.Bri. « TONAMANDA » 3421 Tx T UC.21 SO BEACHY HEAD est sauvé.
— BP.Bri. « PRUDENCE » 25 Tx + C UB.23 près LIZARD.

3 juin : — Ret.UC.21.
— Dep.UB.40 MANCHE E.
— UB.12 Bar.179 E. ALDOBOROUGH NAPES.
— UB.18 combat art. avec Q. SHIP « BALHAM » baie SEINE.
— BP.Bri. « GERALDA » 46 Tx + M Bar.169 (UC.4).
— Voi.Uru. « ROSARIO » 1658 Tx + exp.UC.72 devant GIRONDE.
— Vap.It. « PORTOFINO » 1754 Tx + T UC.66 canal

4 juin : — Dep.UC.48 MANCHE, côte O. FRANCE et ESPAGNE.
— UC.63 légèrement avarié par bombe à BRUGGE.

5 juin : — Dep.UB.20 MANCHE.
— UC.70 fortement avarié et coulé à OOSTENDE par tir Monitors Br.
— UC.16 en cale sèche à OOSTENDE mis hors service par même bombardement ainsi que UB.38.

— UB.40 pert un S/O par dessus bord suite plongée rapide attaque d'un SM Bri.
— UB.18 attaqué par DIRIGEABLE Bri.
— Voi.Bri. « LAURA ANN » 116 Tx + exp.UB.23 près BEACHY HEAD.

6 juin : — Ret.UB.23.
— Dep.UB.32 MANCHE et S. Iles Scilly.
— UC.6 Bar.180 près SUNK LS.
— Vap.Hol. « CORNELIA » 170 Tx + UB.18 Manche.
— Vap.Fr. « St ELOI » 1993 Tx + T UC.72 près Ile d'YEU.

7 juin : — Vap.Bri. « OLDFIELD GRANGE » 4653 Tx et « MAHAPAC » 2216 Tx T UB.40 O. de BEACHY HEAD mais peuvent s'échouer, sur plage.

8 juin : — Dep.UC.47 MANCHE, canal BRISTOL et côte IRLANDE.
— Dep.UB.31 MANCHE et O. de la MANCHE.
— UB.12 Bar.181 devant CALAIS.
— UC.11 Bar.182 près SUNK LS.
— Vap.Fr. « SEQUANA » 5557 Tx + T UC.71 près Ile d'YEU.
— Vap.Nor. « BINDES » 1104 Tx + T UB.32 N. BARFLEUR.
— BP.Bri. « OCEAN'S BRIDE » 42 Tx, « ONWARDS » 39 Tx, « TORBAY LASS » 38 Tx, « CARAD » 38 Tx + exp.UB.18 près START POINT.
— Voi.Bri. « PHANTOM » 251 Tx + C. UB.40 baie de la SEINE.

9 juin : — UC.14 Bar.183 NO. SMITH KNOLL LV.
— UC.4 Bar.184 E ALDOBOROUGH NAPES.
— Voi.Bri. « MARJORIE » 119 Tx + exp.UB.18 près START POINT.
— BP.Fr. « EUGENE MATHILDE » 15 Tx et « FRANCOIS-GEORGETTE » 7 Tx + exp.UB.40 baie de la SEINE.
— Voi.Por. « ANTIFRITE » 179 Tx + exp.UC.48 NO ESPAGNE.

10 juin : — Vap.Bri. « DULIACH » 1460 Tx + M Bar. 179 (UC.12).
— Vap.Nor. « SOLHANG » 1217 Tx + C UC.48 côte N. FRANCE.
— Vap.Bri. « KEEPER » 572 Tx UC.65 mer d'IRLANDE.
— BP.Fr. « HENRI-JEANNE » 9 Tx + exp.UB.40 baie SEINE.
— BP.Fr. « MADELEINE » 7 Tx + exp.UB.40 baie SEINE.

11 juin : — Dep.UC.63 HOOFDEN, UC.69 MANCHE, Golf GASCOGNE et N. ESPAGNE.
— UC.47 Bar.185 entrée S. canal de BRISTOL près HARLAND POINT.
— Vap.It. « MARCOR » 3257 Tx + T UB.32 îles SCILLY.
— Vap.Bri. « HUNTSOLM » 2073 Tx + T UB.40 près OWERS LS.
— Vap.Bri. « MARGARITA » 2788 Tx T UB.40 mais entre au port.
— Vap.Bri. « EUSTACE » 3995 Tx T UB.40 mais entre au port.

(a suivre)

14 mai : — Dep. UC.71 HOOFDEN, UB.31 MANCHE O.

— UB.12 Bar.154 NE CALAIS.

— Voi. Bri. « ELISABETH HAMPTON » 108 Tx + C. UB.18 MANCHE.

— Vap. Bri. « FARLEY » 3692 Tx + T UC.17 N. OUESSANT.

15 mai : — Dep. UB.32 MANCHE.

— Ret. UC.61.

— UC.14 Bar.155 devant HERWETT Channel.

— Vap. Gre. « PANAGHI LUKIADOPULO » 3193 Tx + C. UB.18.

— Vap. Br. « CUBA » 271 Tx + exp. UC.61 près BEACHY HEAD.

16 mai : — Dep. UC.36 MANCHE O., UC.62. MANCHE et S. IRLANDE, UC.70 MANCHE et Atlantique O. de OUESSANT.

— UC.1 Bar.156 O. DYCK LV, 156a N. DYCK LS.

— Vap. Bri. « PAGENTURN » 5000 Tx + T UB.40 O. BEACHY HEAD.

— Voi. Hol. « FRISO » 175 Tx + exp. SE START POINT.

— Voi. Hol. « BOREAS » 192 Tx + C UC.71 N. MAAS LS.

— Voi. Hol. « HENDRICK-JOHANNA » 134 Tx + C UC.71 N. MAAS LS.

— Voi. Bri. « HIGHLAND CORRIE » 7583 Tx + T UB.40 près OWERS LV.

— Voi. Fr. « L'HERMITE » 2189 Tx C UC.17 N. OUES-SANT mais entre à BREST.

17 mai : — UC.36 Bar.157 près NAB LS.

— UB.18 attaque voilier Q. SHIP « GLEN » mais at-taqué lui-même doit abandonner.

— UB.39 (EV. KUSTNER) + Q. Ship « GLEN » S. Ile de WIGHT.

— Vap. Bri. « KILMAHO » 2155 Tx + T UB.20 près LIZARD.

— Voi. Bri. « FLORENCE LOISA » 115 Tx + exp. UB.40 près Ile de WIGHT.

— Voi. Hol. « MERCURIUS » 71 Tx et « JACOBA » 77 Tx + C UC.71 devant DEN HELDER.

18 mai : — Ret. UB.32 avarie moteur.

— Dep. UC.64 HOOFDEN.

— UC.36 Bar.157a près NAB LS.

— UC.6 Bar.158 SE LONG SAND LS.

— UC.62 Bar.159 près DUNGENESE.

159a et b près ROYAL SOVEREIGN.

— BP. Bri. « PRIMROSE » 63 Tx et « ADVENTURE »

50 Tx + C UB.20 SO Iles SCILLY.

— Voi. Hol. « ANNETTA » 177 Tx + C UC.71 devant YMUIDEN.

— Vap. Bri. « ELFORD » 1739 Tx + M Bar.157 (UC.36).

— Tra. Bri. « LUCKNOW » 171 Tx + M Bar.157 (UC.36).

— Vap. Bri. « CAMBERWELL » 4078 Tx + M Bar.157a (UC.36).

— Vap. Bri. « MARY BAIRD » 1830 Tx + M Bar.117 (UC.47).

— Vap. Nor. « HEIM » 1569 Tx M Bar.95a (UC.71).

— Voi. Bri. « C.E.C.G. » 47 Tx + exp. UC.70 entrée MANCHE.

— Voi. Bri. « DROMORE » 268 Tx + exp. UC.20 entrée MANCHE.

19 mai : — Ret. UB.18.

— Dep. UC.21 MANCHE, côte O. FRANCE et ES-PAGNE.

— UC.11 Bar.160 NE SUNK LV.

— Tra. Bri. « STAR OF FREEDOM » 258 Tx + M Bar.119 (UC.47).

— Vap. Nor. « ASKILD » 2264 Tx + C. UB.20 près OUESSANT.

20 mai : — Ret. UC.71.

— UC.36 EV. BUCH + M près NAB LV.

— Vap. Nor. « NORMAND » 2057 Tx + C UB.20 près OUESSANT.

— Voi. Bri. « DANA » 182 Tx + C UB.36 près OUESSANT.

— Voi. Bri. « MIENTJI » 120 Tx + C UB.36 près OUESSANT.

— Vap. Bre. « TIJUKA » 2304 Tx + exp. C UB.36 près OUESSANT.

— Vap. Bri. « PORTHKARRY » 1920 Tx + T UB.40 O. BEACHY HEAD.

— Vap. Bri. « TYCHO » 3216 Tx + T UB.40 O. BEACHY HEAD.

— Voi. Hol. « VOORWARTS » 81 Tx + exp. UC.64 N. HINDER LV.

21 mai : — Ret. UC.17.

— UB.12 Bar.162 N. CALAIS.

— UC.14 Bar.163 devant HALSBOUROUGH.

— UC.70 Bar.164 et 164a devant LE HAVRE.

— Vap. Bri. « JUPITER » 2124 Tx + T UB.40 MANCHE.

— Vap. Bri. « KARROO » C mais combat art. attaque abandonnée.

— Vap. Fr. « FERDINAND » + 2062 Tx UB.36.

— UB.36 + pendant attaque du FERDINAND abordé par Vap. Fr. « MOLIERE » S. LANDSEND.

22 mai : — Ret. UB.40.

— Dep. UB.38 MANCHE jusqu'au Iles SCILLY.

— Dep. UC.66 Canal BRISTOL et côte S. IRLANDE.

— Tra. Bri. « MERSE » 296 Tx + M. Bar.139a (UC.65).

— Vap. Nor. « RAM SMITH » 2134 Tx + M Bar.93 (UC.69).

— BP. Fr. « JEUNE ALBERT » 25 Tx + exp. W BELLE ILE.

23 mai : — Ret. UB.20.

— UC.21 Bar.165 et 165a devant St NAZAIRE, 165b devant LA ROCHELLE.

— Tra. Bri. « TETTENHALL » 227 Tx + M Bar.155 (UC.14).

— Vap. Bri. « LESTO » 1940 Tx + T UC.21 O. ILE du PIILLIER.

— Voi. US. « HARWOOD PALMER » 2885 Tx + C UC.21 O. Ile du PILIER.

— Voi. Hol. « ALBERDINA » 100 Tx + exp. UC.64 près N. HINDER LS.

— Vap. Esp. « BEGONA N° 3 » 2699 Tx + T UC.70 près OUESSANT.

24 mai : — Ret. UC.64.

— UC.21 rencontre bateau piège Fr. « MARGUERITE » sans résultat.

— Voi. Dan. « THYRA » 285 Tx + exp. UB.38 devant PORTLAND.

— Voi. Nor. « GUDRUN » 1472 Tx + exp. UB.38 devant PORTLAND.

— Vap. Bri. « CHICAGO CITY » 2324 Tx T UC.62 mais peut s'échouer près de KINSALE.

25 mai : — Ret. UB.31.

— UC.21 Bar.166 devant GIRONDE.

— UC.11 Bar.167 E. SHIPWASH SAND.

— Vap. Dan. « SJAETLAND » 1405 Tx + C UC.66 E. START POINT.

boutique neptunus

neptunus winkeltje

NIEUW !

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 300 fr. + 25 fr. portkosten.



NOUVEAU !

FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancres de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 300,— Fr. (+ frais d'expédition 25,— Fr.)

Z.M. BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.
Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

29e jaargang - neptunus 1981-82 - 29e année

nr 193 - no 193

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse péri-
odique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke
toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg à
oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg
oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent